

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

n° 2020-P202

Au Conseil d'administration

Pour: DÉCISION

Date 2020-01-23

Sujet/titre

Approbation fédérale d'utilisation du sol pour le Plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton

But de la proposition

- Obtenir du conseil d'administration l'approbation du Plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton.

Recommandation

- Que l'approbation fédérale d'utilisation du sol pour le plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton, conformément à l'article 12 de la *Loi sur la capitale nationale*, soit accordée sous réserve de la condition suivante :
 - Que les travaux futurs du projet liés à la planification, aux transactions et à la mise en valeur soient soumis au processus fédéral d'examen et d'approbation de niveau 3 à chaque étape importante.
- Que soient délégués au vice-président de la direction d'Aménagement de la capitale le parachèvement et la signature de l'approbation fédérale d'utilisation du sol et des documents connexes concernant le plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton.

Soumis par :

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale
Nom

Signature

Soumis par :

Katie Paris, directrice, Bâtir LeBreton
Nom

Signature

1. Autorité

Loi sur la capitale nationale, articles 11 et 12

2. Description du projet

Contexte

Le plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton est un plan de 30 ans pour l'avenir des plaines LeBreton. Le site de 29 hectares (plus de 71 acres) appartient à la Commission de la capitale nationale (CCN). La surface à aménager est limitée par la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rue Wellington au nord; par la rue Albert et l'escarpement au sud; par des voies ferrées au nord de la ligne Trillium de l'O-Train à l'ouest; et par les rues Booth et Lett et le site de la future installation commune de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada à l'est.

Le site est doté d'une riche histoire, en faisant partie du territoire ancestral des Anishinabés et en étant l'endroit de fondation de la ville d'Ottawa et le lieu des débuts du commerce du bois et d'installations de production d'énergie électrique le long de la rivière des Outaouais. Il est demeuré au centre du développement social, économique et industriel d'Ottawa et de la région de la capitale du Canada durant 150 ans. Au milieu du siècle dernier, l'industrie du bois d'œuvre s'effondre et les cours de triage et établissements d'industrie lourde sur les plaines LeBreton deviennent inutiles. La CCN exproprie les lieux en 1962, dans le sillage d'une série de plans municipaux et fédéraux préparés au cours des six décennies précédentes, dont plus particulièrement le plan Gréber de 1950. Après l'expropriation et l'élimination de l'infrastructure industrielle et des immeubles résidentiels (en mauvais état) en 1964-1965, le site des plaines demeure vacant. Depuis lors, la promenade est déplacée pour dégager de l'espace pour le nouveau Musée canadien de la Guerre, et la phase Est des plaines, remportée par la société Claridge Development en 2006, est maintenant à moitié construite.

En 2012, la CCN décontamine le quadrant nord-est du site, entre la rue Wellington au nord et l'aqueduc à ciel ouvert au sud, afin de préparer le terrain à son aménagement.

En 2014, la CCN lance un processus d'approvisionnement, y compris un concours de design, pour aménager les plaines LeBreton dans le but de rehausser le dynamisme de la capitale nationale en attirant un nouvel usage public d'importance prépondérante et de redonner vie à l'endroit. Il est mis fin au processus au début de 2019 en raison de problèmes non résolus entre les membres de la coentreprise soumissionnaire.

En mars 2019, le conseil d'administration de la CCN annonce une nouvelle stratégie pour l'aménagement des plaines LeBreton qui repose sur une vision renouvelée du site en tant que lieu d'importance nationale et de fierté locale. À l'issue d'un processus concurrentiel, la CCN retient la firme de consultants en urbanisme O2 Planning + Design pour élaborer un Plan directeur conceptuel (PDC) — l'objet de la présente proposition.

Vision

La vision énoncée dans le PDC reflète le double objectif de faire des plaines LeBreton une destination et un lieu de fierté pour tous les Canadiens, ainsi qu'un quartier durable pour les résidents — un endroit où tout le monde peut se sentir chez soi. Cette nouvelle vision met l'accent sur une forme urbaine compacte qui favorise le transport actif et le transport collectif, tout en créant un quartier complet.

Le PDC prépare le terrain pour les travaux à venir, qui feront en sorte que la vision devienne une réalité. Une planification détaillée de la mise en œuvre, y compris d'autres études techniques et une stratégie de mise en œuvre progressive, sera réalisée au cours du premier semestre de 2020.

Résumé du plan directeur conceptuel

Les sept principes directeurs décrits ci-après ont été établis pour guider la préparation du PDC et la future mise en œuvre des plaines LeBreton:

- **Mettre en valeur l'expérience de la capitale**
 - Refléter l'importance nationale des plaines LeBreton en créant une nouvelle destination ambitieuse dans la capitale, qui célèbre le Canada.
- **Bâtir une communauté**
 - Créer un endroit inclusif où il fait bon vivre, travailler, apprendre et se divertir. Offrir des installations, des services et des lieux publics qui sont actifs, animés et polyvalents et qui favorisent la santé et le bien-être collectifs.
- **Créer des liens**
 - Rapprocher les gens et le milieu en aménageant des espaces publics interactifs et en reliant efficacement les commodités et quartiers avoisinants. Tirer profit de l'accès au TLR et établir des réseaux de transport actif selon une approche Vision zéro.
- **Valoriser la nature**
 - Mettre l'environnement à l'avant-plan par une conception qui réhabilite, met en valeur et protège les caractéristiques naturelles des lieux et qui améliore l'accès aux cours d'eau. Écologiser l'infrastructure, promouvoir la biodiversité et créer de nouveaux espaces verts.
- **Favoriser la durabilité et l'innovation**
 - Établir et soutenir une vocation d'excellence tout au long du projet et faire place à l'innovation en matière de design et de durabilité. Inclure des mesures de résilience et d'atténuation des changements climatiques dans le but de bâtir un quartier carboneutre.
- **Faire honneur au passé**
 - Honorer et interpréter le rôle des plaines LeBreton à titre de lieu d'importance pour les peuples autochtones et pour l'essor de la capitale, et créer un lien tangible entre l'histoire et l'avenir du site. Témoigner des effets durables d'importants événements de l'histoire des plaines LeBreton, comme l'expropriation de ses anciens occupants.

- **Passer à l'action**

- Réaliser la vision selon une approche d'aménagement stratégique axée sur la faisabilité commerciale. Consulter le public et collaborer avec les partenaires pour réaliser les objectifs du projet en temps opportun et de manière à obtenir le rendement optimal au plan social, environnemental et économique.

Le PDC prévoit quatre secteurs, dont le but est de donner vie aux expériences de la capitale, de destination et à l'échelle humaine, chaque secteur apportant un élément central à l'identité globale du plan. Ces secteurs feront des plaines LeBreton un pôle culturel florissant et un quartier diversifié qui contribueront à cultiver un sentiment d'histoire et d'appartenance à un lieu.

1. Le **secteur des plaines** : un quartier essentiellement résidentiel, caractérisé par des rues intimes et piétonnières et divers types de logements.
 - La typologie des rues, qui favorisera la mobilité active et réduira la prédominance des véhicules, définira le secteur des plaines.
 - Les immeubles auront six étages de hauteur en moyenne et, à des endroits clés, il y aura des tours surmontant des podiums à mi-hauteur.
2. Le **secteur des aqueducs** : Un pôle culturel dynamique et un quartier de divertissement aménagés dans l'espace public le long des deux aqueducs.
 - Deux aqueducs consolident, encadrent et définissent ce secteur, créant ainsi un élément du domaine public exceptionnel, témoin du système historique des aqueducs d'Ottawa et élément toujours essentiel de l'infrastructure de la ville. Le réseau d'aqueducs est une structure clé de ce secteur défini par les plans d'eau à proximité de la rivière des Outaouais et par son lien avec elle.
3. Le **secteur de la rue Albert** : un secteur à usage mixte sur la rue principale du projet, cerné à l'est par la future bibliothèque et à l'ouest, par un éventuel centre d'événements majeurs ou une autre grande installation; le long de la rue Albert sont prévus des espaces pour des logements, des bureaux, des commerces et des services.
 - Ce secteur est axé sur le transport collectif et sera à proximité de deux stations du TLR : Bayview et Pimisi.
4. Le **secteur des parcs** : un secteur combinant le patrimoine industriel des lieux et les éléments naturels déterminants qui s'y trouvent, formant en fait un vaste parc incomparable doté d'aménagements du domaine public et attirant les visiteurs de toute provenance à l'extrémité ouest du quartier.
 - Le secteur des parcs sera composé de trois parcs connectés, mais offrant des programmes distincts :
 - le parc de la capitale
 - le parc récréatif
 - le terrain de jeux urbain

Les cibles suivantes visent à orienter l'aménagement à long terme des plaines LeBreton et à faire en sorte que la combinaison des divers usages soit appropriée :

- Une superficie totale visée par le plan de 29 hectares
- Une superficie de plancher brute de 6 millions de pieds carrés
- Un espace résidentiel de 4,5 millions de pieds carrés
- Des espaces de vente au détail de 225 000 pieds carrés
- Un espace de bureau de 1 250 000 pieds carrés
- 4 000 logements
- Une population estimée de 7 200 personnes
- Jusqu'à 6 500 emplois approximativement après la construction
- 12,7 hectares de parcs et d'espaces ouverts

Le PDC est organisé autour de huit stratégies, et trois d'entre elles ont été définies en détail dans la version préliminaire du plan directeur conceptuel qui est soumis à l'approbation du conseil d'administration par le biais de la présente proposition :

1. Le plan directeur conceptuel est ancré dans la **stratégie sur les parcs et les autres éléments du domaine public** qui définit la structure d'ensemble du quartier.
2. Prenant appui sur la configuration du domaine public et des espaces ouverts, la **stratégie de mobilité** détermine les moyens de déplacement privilégiés et favorise l'interaction à l'échelle humaine au sein du quartier.
3. La **stratégie d'aménagement du territoire** établit la structure du milieu bâti du projet des plaines LeBreton, y compris la répartition de la densité et des hauteurs des bâtiments, organisant les bureaux, les habitations, les commerces de détail et les autres utilisations du sol de manière à former un quartier fonctionnel et prospère en plus d'être une destination recherchée.

Les cinq autres stratégies sont en préparation et seront achevées au cours du premier semestre de 2020, c'est-à-dire au cours de l'étape de la mise en œuvre du projet. Ces cinq stratégies sont les suivantes :

4. La **stratégie d'infrastructure** décrira en détail l'aménagement des services d'utilité publique dans les plaines LeBreton de manière à assurer que le plan directeur conceptuel atteindra ses objectifs de neutralité en carbone.
5. Les **liens avec les Autochtones**
6. La **stratégie pour la culture et le patrimoine**
7. La **stratégie de développement durable**
8. La **stratégie de prix abordables**

3. Analyse du personnel de la CCN / Risques et mesures d'atténuation

- Le PDC préliminaire a été présenté au Comité conjoint d'examen du design (CCED) pour commentaires le 2 octobre 2019 et le 27 novembre 2019, et au conseil d'administration de la CCN pour information en novembre 2019.
- L'équipe de projet, travaillant de concert avec les urbanistes-conseils O2 Planning + Design, a pris en compte les commentaires obtenus du personnel de la CCN, du

CCED et du conseil d'administration de la CCN, notamment en ce qui a trait à l'intégration du milieu bâti avec les espaces ouverts et le contexte actuel.

- L'approbation du PDC préliminaire permettra à la CCN de présenter à la Ville d'Ottawa des demandes de modifications du Plan officiel visant à intégrer en bonne et due forme la structure proposée du quartier des plaines LeBreton aux politiques municipales officielles en matière d'aménagement.
- De plus, cette approbation permettra à la CCN de poursuivre les travaux de planification de la mise en œuvre du projet, y compris la préparation de la stratégie d'aménagement et de gestion des transactions nécessaire à la réalisation de la vision du plan directeur conceptuel. Ensuite, l'équipe de projet s'affaira à produire les propositions requises pour soumettre le plan directeur conceptuel à l'approbation du conseil d'administration de la CCN.

4. Liens stratégiques

- **Mandat de la CCN** : Établir l'orientation d'aménagement à long terme des terrains fédéraux de la région de la capitale du Canada, et guider et contrôler l'utilisation et la mise en valeur de ces terrains.
- **Plan d'entreprise de 2019-2020 à 2023-2024** :
 - Priorité 2 : Faciliter le réaménagement des plaines LeBreton et revitaliser les îles et les berges pour en faire une destination de marque d'importance nationale.
- **Plan de la capitale du Canada, de 2017 à 2067** :
 - La CCN guidera le réaménagement des plaines LeBreton en tant qu'élément central d'un secteur revitalisé de la capitale.
 - La CCN favorisera le renforcement des traditions culturelles des Algonquins Anishinabés par la création d'espaces et de partenariats qui mettent en évidence la présence des Algonquins dans la capitale dynamique et branchée du Canada.
- **Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (2005)** :
 - De nouveaux aménagements polyvalents restaurent et raccordent les éléments du tissu urbain sur les plaines LeBreton, de nouveaux projets résidentiels et institutionnels sur des emplacements centraux [...]
 - Améliorer l'accès du public à la rivière des Outaouais et favoriser son utilisation et son appréciation par le public en prévoyant un plus grand nombre d'installations, de services et d'activités sur les rives, en accord avec son caractère naturel, culturel et historique.
 - Célébrer le patrimoine industriel, autochtone et naturel du secteur; établir un « lien » entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau et prévoir une variété d'usages, de programmes et d'espaces ouverts créant une expérience sans pareille pour le public.
- **Stratégie de développement durable, 2018-2023**
- **Plan lumière de la capitale, 2017-2027**
- **Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, 2018**
- **Plan stratégique des sentiers de la capitale (ébauche)**

5. Consultations et communication

- La préparation du plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton se poursuit en étroite collaboration avec la Ville d'Ottawa.
- Depuis 2016, la CCN a mené des discussions avec les représentants de la nation algonquine à plusieurs reprises, et elle entend continuer de faire avancer ce dialogue, notamment par la mise sur pied de groupes de travail au cours des étapes de la conception et de la mise en œuvre du Plan.
- De plus, l'équipe de projet continue de dialoguer avec plusieurs groupes d'intervenants à l'échelle régionale, incluant :
 - Des groupes associés aux arts, à la culture et au patrimoine;
 - Des fournisseurs et des défenseurs du logement abordable;
 - Des constructeurs d'habitations de la région;
 - Des établissements d'enseignement, y compris des conseils scolaires et des établissements d'enseignement postsecondaire.
- La CCN a mené plusieurs activités de consultation publique de portée nationale. Les gestionnaires du projet ont pris en compte les idées et les commentaires recueillis du public en 2016 dans le cadre du précédent projet de réaménagement des plaines LeBreton. À ce jour, deux importantes séances de consultation publique ont été organisées dans le cadre du plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton :
 - Consultation publique (en personne et en ligne), menée en juin et juillet 2019 : identification des grandes idées et des valeurs fondamentales devant guider le réaménagement des plaines LeBreton;
 - Consultation publique (en personne et en ligne), menée en novembre et décembre 2019 : Validation de l'orientation de structure communautaire et des utilisations du sol proposées dans le plan directeur conceptuel proposé.
- Un rapport de consultation décrivant les résultats des activités de consultation de novembre et décembre 2019 est joint sous l'annexe C de cette proposition. De plus, tous les rapports de consultation sont accessibles à partir du site Web de la CCN.

6. Prochaines étapes

- Lancement de l'appel de propositions pour la mise en valeur du secteur de la bibliothèque (propriétés de la CCN) – début 2020
- Présentation de l'état d'avancement au conseil d'administration – avril 2020
- Date cible d'approbation de la modification du plan secondaire par la Ville d'Ottawa — juillet 2020
- Approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design accordée par la CCN pour le plan directeur conceptuel final – octobre 2020

7. Liste des annexes

- Annexe A — Carte de propriété des terrains
- Annexe B — Plan directeur conceptuel préliminaire
- Annexe C — Rapport de consultation (novembre-décembre 2019)
- Annexe D — Extraits de procès-verbaux de réunions du CCED

8. Auteurs de la proposition

Pierre Vaillancourt, vice-président par intérim, Aménagement de la capitale (AC)
Katie Paris, directrice, Bâtir LeBreton
Isabel Barrios, directrice, Approbations fédérales, programmes du patrimoine et de l'archéologie, AC
Laura Mueller, chef, Bâtir LeBreton
Martin Barakengera, chef, Approbations fédérales de l'utilisation du sol et des transactions immobilières, AC
Caroline Tremblay-Dextras, conseillère en immobilier, Bâtir LeBreton
Kate-Issima Francin, planificatrice principale de l'utilisation du sol, Approbations fédérales, AC



LEGEND / LÉGENDE

- NCC
CCN
- OTHER FEDERAL
AUTRES FÉDÉRAUX
- CITY OF OTTAWA
VILLE D'OTTAWA
- FEE SIMPLE (STRATIFIED)
FIEF SIMPLE (STRATIFIÉ)
- CLARIDGE HOMES
(LEBRETON FLATS) INC.



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada

Subject - Objet

LEBRETON FLATS, Ottawa ON
PLAINES LEBRETON, Ottawa (Ontario)

Submitted by - Soumis par
Laura Mueller, Chief / Chef

Branch - Direction
MRED-Building LeBreton/ MRED-Bâtir LeBreton

Date
2020-01-14

Scale - Échelle
1:8,000

Parcel - Parcelle





COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

PLAN DIRECTEUR CONCEPTUEL
PRÉLIMINAIRE DES

Plaines LeBreton

Canada

Plan directeur conceptuel préliminaire des plaines LeBreton

Janvier 2020



**CCN
NCC**

Avant-propos

Je suis très heureux de présenter ce plan directeur conceptuel préliminaire pour le réaménagement des plaines LeBreton. Ce plan servira de guide pour l'aménagement du site lorsque la Commission de la capitale nationale (CCN) entreprendra la mise en œuvre du projet.

Si je devais résumer les sept principes directeurs de ce plan, pour étayer ce que notre équipe de planification a accompli jusqu'à maintenant, je me concentrerais sur les trois objectifs primordiaux suivants.

Premièrement, nous cherchons à créer des attractions et des activités inspirantes pour la capitale, qui captiveront l'imagination des résidants et des millions de personnes qui nous rendent visite chaque année.

Deuxièmement, ces attractions et ces activités viendront s'ajouter à l'édification d'un quartier dynamique, à usage mixte et où il fait bon vivre, qui comprendra des logements de toutes dimensions (type, taille et caractère abordable). Les principes de durabilité seront respectés grâce à la faible empreinte carbone et l'accent sera mis sur la mobilité active. Tous ces éléments témoignent de l'excellence en matière de design que nous nous efforçons d'atteindre.

Enfin, troisièmement, des espaces verts publics, ouverts et fantastiques ayant à la fois la fonction de destinations à part entière et de liens entre les éléments du site et les cours d'eau à l'intérieur et autour de celui-ci, comme la rivière des Outaouais et les aqueducs, viendront enrichir le site.

J'aimerais souligner le travail admirable, réalisé en très peu de temps, par l'équipe de la CCN chargée du projet Bâtir LeBreton. En effet, la CCN s'est rapidement mise à l'œuvre pour dresser un nouveau plan directeur conceptuel. Si elle est en mesure de le révéler aujourd'hui, c'est grâce au travail assidu de son personnel, à la collaboration de ses partenaires et à la contribution des milliers de citoyens qui ont participé à ses activités de mobilisation et de consultation du public.

Que ce plan soit un bon de guide et offre une vision pour l'aménagement d'un site qui a un rôle vital à jouer dans l'avenir de la ville d'Ottawa, la capitale du Canada.

Tobi Nussbaum

Premier dirigeant
Commission de la capitale nationale

Résumé

Le projet Bâtir LeBreton est l'occasion de renouveler et de raviver les plaines LeBreton, d'une manière pouvant changer la façon de vivre, de travailler et de se divertir dans nos villes. Établi d'après une norme carboneutre audacieuse, ce plan directeur conceptuel contribuera à orienter l'aménagement du site au cours des 25 à 35 prochaines années et encadrera la façon dont les secteurs public et privé travailleront ensemble à reconstruire les plaines LeBreton, sous la direction de la Commission de la capitale nationale (CCN). Le plan prévoit quatre secteurs uniques formant une destination dans la capitale et un quartier florissant à usage mixte, et favorisant la création d'un lieu habitable et d'intérêt toute l'année. Axé sur sept principes directeurs, le projet Bâtir LeBreton présente les plaines LeBreton comme une partie intégrante de la capitale nationale, une destination pour tous et un endroit où tous les Ottavien·ne·s se sentiront chez eux.

Le secteur des aqueducs : un centre culturel dynamique et un quartier de divertissement, débordant dans les espaces publics le long des deux aqueducs intégrés au réseau historique de distribution d'eau d'Ottawa.

Le secteur des plaines : un secteur essentiellement résidentiel, caractérisé par des rues intimes et piétonnières et divers types de logements.

Le secteur de la rue Albert : un secteur à usage mixte sur la rue principale du projet, cerné à l'est par la future bibliothèque et à l'ouest, par un éventuel centre d'événements majeurs ou une autre grande installation; le long de la rue Albert sont prévus des espaces pour des logements, des bureaux, des commerces et des services.

Le secteur des parcs : Un secteur combinant le patrimoine industriel des lieux et les éléments naturels déterminants qui s'y trouvent, formant en fait un vaste parc incomparable doté d'aménagements du domaine public et attirant les visiteurs de toute provenance à l'extrémité ouest du quartier.

C'est la mise en œuvre des stratégies prévues dans le plan directeur conceptuel qui donnera vie à ces secteurs. En suivant d'abord les principes d'une stratégie exhaustive axée sur les parcs et le domaine public; stratégie d'aménagement du territoire; et la stratégie de mobilité; les plaines LeBreton seront aménagées d'une manière à la fois équitable et durable, et établiront des précédents en matière de prix abordables, de neutralité carbonique et de reconnaissance des éléments autochtones, culturels et patrimoniaux.

Pour ce faire, le projet Bâtir LeBreton reposera sur une approche de mise en œuvre stratégique, appuyée par la faisabilité commerciale. Pour favoriser des progrès rapides qui généreront des retombées sociales, environnementales et économiques, la CCN s'est engagée à collaborer avec ses partenaires dans la concrétisation de ce projet et même au-delà.



Figure 1 Plan directeur conceptuel provisoire des plaines LeBreton.
Ces concepts sont présentés à titre indicatif seulement et pourraient changer.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

1	Introduction	1	7	Principes directeurs	74
2	Contexte	3	7.1	Mettre en valeur l'« expérience de la capitale »	76
3	Principes directeurs	7	7.2	Bâtir une communauté	76
4	Structure du plan	9	7.3	Créer des liens	79
4.1	Secteur des plaines	16	7.4	Valoriser la nature	79
4.2	Secteur des aqueducs	18	7.5	Favoriser la durabilité et l'innovation	82
4.3	Secteur de la rue Albert	21	7.6	Faire honneur au passé	82
4.4	Secteur des parcs	23	7.7	Passer à l'action	85
4.5	Objectifs de l'aménagement du territoire	24	8	Contexte stratégique	87
5	Stratégies	25	8.1	Aménagement actuel des terres	88
5.1	Stratégie sur les parcs et autres éléments du domaine public	26	8.2	Politique de la CCN	88
5.2	Stratégie de mobilité	42	8.3	Politique provinciale	–
5.3	Stratégie d'aménagement du territoire	56	8.4	Politique de la Ville d'Ottawa	–
5.4	Infrastructure	–	9	Stratégie de mise en œuvre progressive	97
5.5	Liens avec les Autochtones	–	10	Annexes	99
5.6	Stratégie pour la culture et le patrimoine	–	10.1	Autres Options	100
5.7	Stratégie de développement durable	–	10.2	Rapport de consultation no 1 (juin 2019)	–
5.8	Stratégie de prix abordables	–	10.3	Rapport de consultation no 2 (novembre 2019)	–
6	Stratégie de design urbain : lignes directrices sur la forme bâtie	69	10.4	Modification au Plan secondaire de l'aire centrale de la Ville d'Ottawa	–
6.1	Lignes directrices sur l'aménagement urbain	71	10.5	Justification de la planification	–
			10.6	Document de conception	–
			10.7	Énoncé de l'impact environnemental	–
			10.8	Plan de gestion environnementale	–
			10.9	Évaluation de l'incidence sur les transports	–
			10.10	Étude principale sur les services publics et le caractère adéquat des services publics — Rapport sur les services publics sur place	–
			10.11	Plan énergétique communautaire	–
			10.12	Étude d'impact du bruit	–
			10.13	1Étude sur les vibrations	–
			10.14	Étude géotechnique	–
			10.15	Rapport archéologique	–





1 Introduction

Introduction

L'importance de l'emplacement des plaines LeBreton et le désir du public de voir les lieux se transformer d'une manière intelligente et ambitieuse n'ont d'égale que la complexité du projet. Qu'il s'agisse des conditions difficiles du sol ou des obstacles liés à l'infrastructure ou autres, ces défis ont rendu fastidieuse la reconstruction des plaines LeBreton — un site de 29 hectares qui appartient entièrement à la CCN.

Avec le lancement du système de train léger sur rail (TLR), y compris les deux stations aux plaines LeBreton, et la planification d'une nouvelle installation partagée fédérale-municipale de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada déjà bien en cours, le moment est venu de saisir cette occasion pour créer une dynamique de restructuration des plaines LeBreton.

À la suite de l'annulation du projet de réaménagement des plaines LeBreton en 2019, la CCN a vu la possibilité d'élaborer une vision renouvelée et cohérente du site qui mettrait à l'avant-plan les désirs et les intérêts de la population. Le plan directeur conceptuel énoncé dans le présent document répond au double objectif de faire des plaines LeBreton une destination et un lieu de fierté pour tous les Canadiens, ainsi qu'un quartier durable pour les résidants — un endroit où tout le monde peut se sentir chez soi. Il importe de mentionner ici que cette nouvelle vision met l'accent sur une forme urbaine compacte qui favorise le transport actif et le transport collectif, tout en créant un quartier complet.

Cette vision repose sur les commentaires du public. Au début du processus, la CCN a demandé au public de lui fournir des commentaires sur des principes directeurs provisoires, qui constituent le fondement de la façon dont la CCN abordera le tout, de la planification du projet à sa mise en œuvre — afin d'atteindre un équilibre entre les retombées sociales, environnementales et économiques. Les idées du public sur les caractéristiques et éléments importants à inclure dans le projet des plaines LeBreton ont été prises en compte dans le plan directeur conceptuel provisoire —

pour lequel nous avons sollicité de nouveau les réactions du public. Les points de vue et les perspectives du public ont été essentiels à l'établissement, par la CCN, d'un plan visionnaire et réalisable.

Un autre élément crucial de la planification et de la mise en œuvre de ce projet sera le dialogue continu qu'entretiendra la CCN avec la Nation algonquine en tant que partenaire clé. La CCN maintiendra ses efforts pour refléter le point de vue des Algonquins dans le cadre du projet, que ce soit sur le plan de la représentation culturelle ou de l'établissement d'un partenariat dans la mise en œuvre. En tant que premiers habitants de ce territoire, ces derniers continueront d'avoir un rôle important à jouer. La Ville d'Ottawa maintiendra également son rôle crucial de partenaire, poursuivant la collaboration qui a permis d'établir la vision formative de ce plan.

Ce plan directeur conceptuel prépare le terrain pour les travaux à venir, qui feront en sorte que la vision devienne une réalité. Une planification détaillée de la mise en œuvre, y compris d'autres études techniques et une stratégie de mise en œuvre progressive, sera réalisée au cours des prochains mois. Pour y arriver, l'accent sera mis sur le septième principe directeur du projet, « Passer à l'action », qui répond au désir du public de constater des progrès. Dans le cadre de la planification de la mise en œuvre, on adoptera une approche stratégique pour l'aménagement par étapes des commerces, établissements et habitations (y compris un éventail d'options de logements à prix abordable), ainsi que des parcs et lieux publics qui redonneront vie aux plaines LeBreton.

Tout ce travail sera guidé par la compréhension que nous avons des événements passés — les commerces, les habitations, les industries, les modes de transport et la collectivité, tous éliminés au moment de l'expropriation. En réfléchissant à leur histoire et en reliant celle-ci à l'avenir du site grâce à l'art, à l'architecture, aux éléments d'interprétation et à bien d'autres choses, nous veillerons à ce que les souvenirs demeurent bien vivants.



THE HOME OF
Connor
WASHERS
OFFICE 10 LLOYD ST.

2 Contexte

Contexte

Les plaines LeBreton font partie du territoire ancestral des Anishinabes. Directement reliées à la rivière des Outaouais (le Kitchissippi) et à ses affluents, elles font partie d'un vaste territoire qui comprend un réseau complexe de voies de déplacement et de lieux de subsistance, d'habitation et de célébration.

L'histoire et le patrimoine autochtones des plaines LeBreton sont également liés à leur emplacement au cœur d'un réseau d'échanges et de communications, qui s'étendait dans tout l'est de l'Amérique du Nord et qui a duré des milliers d'années.

Les plaines LeBreton sont le lieu de fondation de la ville d'Ottawa. À l'arrivée des loyalistes, en 1816, et avec la construction du chemin Richmond à l'ouest, c'est cet endroit qui a fait connaître Ottawa. C'est John LeBreton qui, en 1819, a obtenu les lettres patentes d'un premier lot. Pendant les décennies qui ont suivi, les moyens de subsistance des résidents des plaines LeBreton et au-delà ont été liés aux ressources offertes par la rivière des Outaouais, utilisée comme mode de transport ou pour produire de l'électricité.

En tant que site des premiers échanges de bois et infrastructure produisant de l'électricité, qui s'étendait de part et d'autre de la

rivière des Outaouais en passant par le pont reliant les îles le long de ce qui est maintenant la rue Booth, les plaines LeBreton sont demeurées au cœur des activités sociales et du développement économique et industriel d'Ottawa et de la région de la capitale du Canada depuis 150 ans. Grâce à leur lien direct avec Gatineau (anciennement Hull), les plaines LeBreton ont contribué à créer une identité régionale pour Ottawa-Gatineau. Cette identité est officialisée dans les plans pour la capitale du Canada.

Le 26 avril 1900, le grand incendie qui a détruit une grande partie d'Ottawa et de Hull a gravement endommagé les plaines LeBreton. Le quartier — bâtiments résidentiels et industriels — a alors été reconstruit. Graduellement, le commerce, l'essor ferroviaire, les travaux publics, les ponts et la construction résidentielle ont fini par créer un paysage dynamique distinct dans la capitale et un lieu en lien direct avec les sources d'énergie hydroélectrique.

Parmi les personnes et les familles bien en vue associées aux plaines LeBreton, mentionnons Thomas Ahearn, John R. Booth, Ezra Butler Eddy et les familles Bronson et Pinhey. Tous ont laissé un héritage important qui a transformé Ottawa en une ville moderne et une capitale nationale incomparable.



Figure 2 Gare de triage historique des plaines LeBreton.

Il y a 9 000 ans, la région était habitée par les peuples autochtones. Des peuples nomades y séjournèrent pour y faire du portage et échanger des biens. Les preuves archéologiques montrent qu'il y a quelque 6 000 ans, cette région était une plaque tournante commerciale dynamique. Les toponymes actuels reflètent les noms donnés par les Anishinabes aux lieux de réunion et d'échange, comme Ottawa (la route qui marche) et Kitchissippi (la grande rivière). En raison d'obstacles à la navigation, des établissements ont été créés au commencement des lieux de portage. Un des plus grands obstacles était, bien sûr, les chutes des Chaudières (Akikodjiwan ou Kishkâbikedjiwan). Il s'agissait d'un lieu de cérémonie, comme en a été témoin Samuel de Champlain au début des années 1600. (Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067)

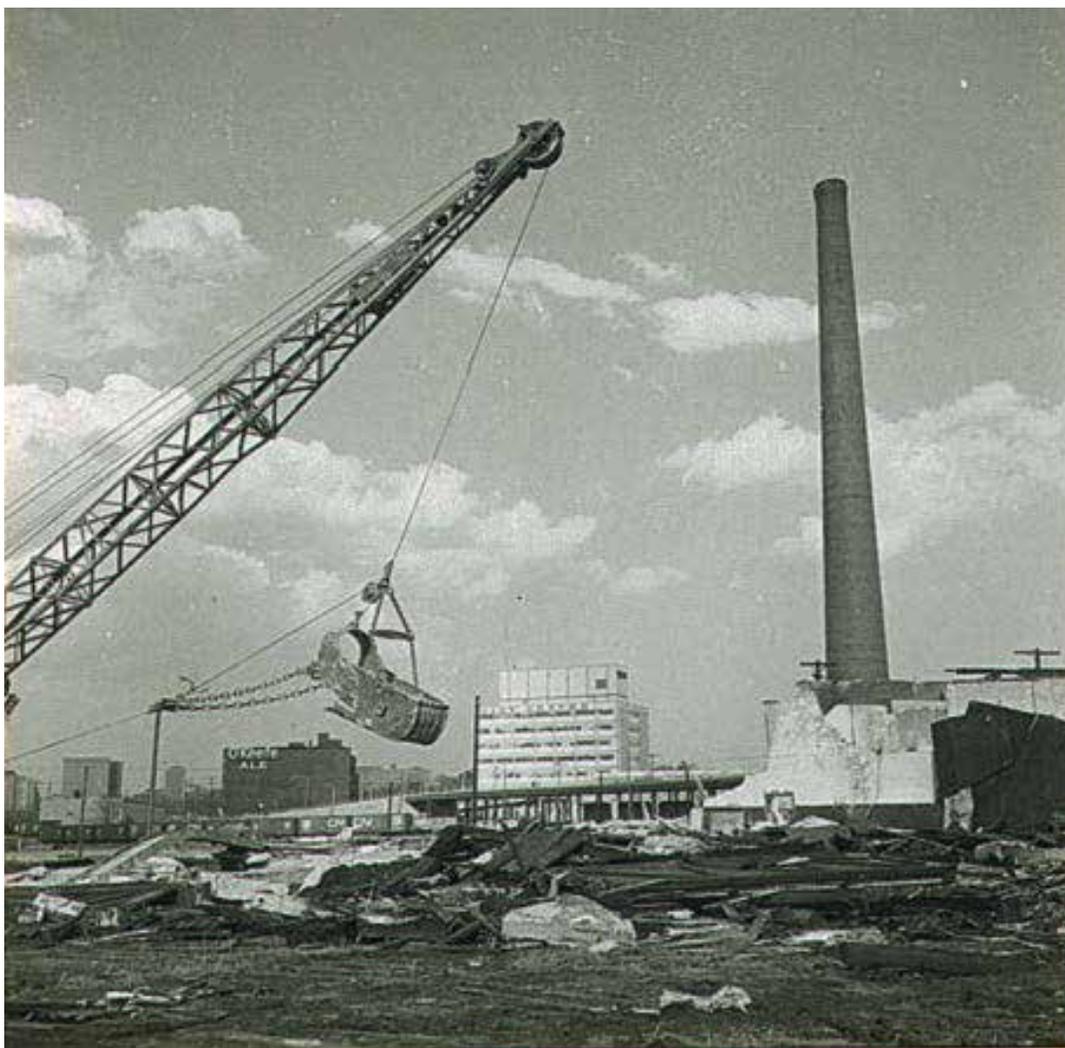


Figure 3 Démolition des plaines LeBreton.

La démolition et le dégagement des plaines LeBreton par la CCN, en 1962, dans le but de construire des bureaux fédéraux, est un élément non négligeable de l'importance de ce site. Cette opération figurait faisait partie de la mise en œuvre dans dule plan Gréber de 1950 pour la capitale, dont la mise en œuvre s'est achevée en 1950. Elle témoigne d'une philosophie rigoureuse de renouveau urbain qui a marqué, et même gâché, de nombreuses villes nord-américaines à l'époque.

La vision d'un campus à bureaux fédéraux dans les plaines LeBreton ne s'est jamais réalisée. Par la suite, un certain nombre d'initiatives de planification ont été déployées pour déterminer l'avenir de ce lieu important. Dans les années 1970, la Société canadienne d'hypothèques et de logement envisageait d'y construire des logements. Cependant, seul un projet de présentation a été construit, au sud de la rue Albert. En 1989, la CCN, l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et la Ville d'Ottawa ont lancé un nouveau processus conjoint de planification qui a mené à une entente sur les terres consolidant la propriété foncière de la CCN. Ce processus a abouti au Plan des plaines LeBreton de 1997, qui forme la base de la politique qui régit aujourd'hui le site. Parmi les autres progrès réalisés aux plaines LeBreton à cette époque, mentionnons le réalignement de la promenade de l'Outaouais (maintenant la promenade Sir-John-A.-Macdonald); la construction du Musée canadien de la guerre; et le lancement de l'ensemble résidentiel à l'est de la rue Booth.

En 2014, motivée à l'idée d'accroître le caractère attrayant de la capitale nationale en donnant une nouvelle vocation publique à la région, et en y ramenant la vie civique, la CCN a lancé un processus concurrentiel pour obtenir une proposition d'aménagement pour l'ensemble du site des plaines LeBreton. Avec l'annulation de ce processus en 2019, et pour accélérer l'établissement d'une destination dans la capitale et d'un quartier dynamique aux plaines LeBreton, la CCN a décidé de diriger un processus visant à établir une nouvelle vision globale mise en œuvre progressivement.

Zone visée par le plan directeur conceptuel des plaines LeBreton



La zone visée par le plan directeur conceptuel des plaines LeBreton est située au cœur de la capitale. Elle longe la rivière des Outaouais et est proche du centre-ville et de nombreux éléments distinctifs, dont le boulevard de la Confédération et la colline du Parlement.

Les plaines LeBreton sont situées à moins de 1,6 km de la colline du Parlement (18 minutes de marche).

Figure 4 Les plaines LeBreton sont situées à proximité du centre-ville d'Ottawa et du boulevard de la Confédération, au cœur de la capitale.



3 Principes directeurs

Principes directeurs

Inspirés par les plans antérieurs concernant les plaines LeBreton, et soutenus par les commentaires du public, les sept principes directeurs suivants ont été établis en 2019 pour guider le projet Bâtir LeBreton. Ces principes directeurs ont guidé le processus d'élaboration du plan directeur conceptuel et continueront de guider le projet tout au long de sa mise en œuvre.



Mettre en valeur l'« expérience de la capitale »

Refléter l'importance nationale des plaines LeBreton en créant une nouvelle destination ambitieuse dans la capitale, qui célèbre le Canada.



Bâtir une communauté

Créer un endroit inclusif où il fait bon vivre, travailler, apprendre et se divertir. Offrir des installations, des services et des lieux publics qui sont actifs, animés et polyvalents et qui favorisent la santé et le bien-être collectifs.



Créer des liens

Rapprocher les gens et le milieu en aménageant des espaces publics interactifs et en reliant efficacement les commodités et quartiers avoisinants. Tirer profit de l'accès au TLR et établir des réseaux de transport actif selon une approche Vision zéro.



Valoriser la nature

Mettre l'environnement à l'avant-plan par une conception qui réhabilite, met en valeur et protège les caractéristiques naturelles des lieux et qui améliore l'accès aux cours d'eau. Écologiser l'infrastructure, promouvoir la biodiversité et créer de nouveaux espaces verts.



Favoriser la durabilité et l'innovation

Établir et soutenir une vocation d'excellence tout au long du projet et faire place à l'innovation en matière de design et de durabilité. Inclure des mesures de résilience et d'atténuation des changements climatiques dans le but de bâtir un quartier carboneutre.



Faire honneur au passé

Honorer et interpréter le rôle des plaines LeBreton à titre de lieu d'importance pour les peuples autochtones et pour l'essor de la capitale, et créer un lien tangible entre l'histoire et l'avenir du site. Témoigner des effets durables d'importants événements de l'histoire des plaines LeBreton, comme l'expropriation de ses anciens occupants.



Passer à l'action

Réaliser la vision selon une approche d'aménagement stratégique axée sur la faisabilité commerciale. Consulter le public et collaborer avec les partenaires pour réaliser les objectifs du projet en temps opportun et de manière à obtenir le rendement optimal au plan social, environnemental et économique.



4 Structure du plan

Structure du plan

Le plan directeur conceptuel des plaines LeBreton constitue une vision cohérente pour la création d'une nouvelle destination dans la capitale et d'un quartier urbain complet où il fait bon vivre, travailler et se divertir. Élaboré en tenant compte des idées et commentaires du public, ce plan préconise un endroit convivial pour les piétons, entouré de parcs et de places animés et actifs, y compris des espaces publics le long des aqueducs et des berges de la rivière des Outaouais. Un quartier diversifié et à usage mixte prévoit diverses options de logement, des activités de commerce de détail et de l'emploi, et tirera parti de l'accès direct à deux stations de train léger sur rail (TLR). Plus important encore, ce plan prévoit la possibilité de créer des destinations et de vivre des expériences qui célèbrent le rôle des plaines LeBreton en tant que lieu important au cœur de la capitale.





Figure 5 Plan directeur conceptuel provisoire des plaines LeBreton.
Ces concepts sont présentés à titre indicatif seulement et pourraient changer.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

Le succès du plan repose sur l'idée d'intégrer et de célébrer les identités distinctes des plaines LeBreton dans la capitale, en tant que lieu à visiter tout autant que lieu où vivre. Ensemble, ces identités engendrent trois expériences clés qui se reflètent dans tout le plan directeur conceptuel.

- + **L'« expérience de la capitale »** : Les plaines LeBreton continueront de jouer un rôle symbolique et emblématique dans la capitale du Canada en tant que passerelle et point d'entrée vers la colline du Parlement et le centre-ville d'Ottawa. Les institutions nationales, les monuments et les espaces événementiels continueront de mettre en lumière cette sphère de la capitale le long de la rivière des Outaouais, reflétant ainsi l'importance de la région à titre de siège du gouvernement et de lieu d'inspiration pour tous les Canadiens.
- + **L'« expérience de destination »** : Une expérience urbaine dynamique le long de deux aqueducs patrimoniaux sera reliée à un parc de destination et à un secteur riverain, ce qui créera un pôle d'activités culturelles florissant qui attirera résidents et visiteurs.
- + **L'« expérience à l'échelle humaine »** : Les quartiers existants seront liés entre eux grâce à un quartier résidentiel renaissant et à des commodités, et ce, dans un secteur piétonnier à usage mixte. L'« expérience à l'échelle humaine » soutiendra les liens communautaires à l'échelle locale et créera un endroit où tout le monde peut se sentir chez soi.

Destiné à orienter l'aménagement du site au cours des 25 à 35 prochaines années, le plan directeur conceptuel établit un cadre qui prévoit la façon dont les secteurs public et privé travailleront ensemble à la reconstruction des plaines LeBreton sous la direction de la CCN. Ce plan est structuré de manière à permettre la mise en œuvre progressive et simultanée des immeubles et du domaine public, de sorte que les plaines LeBreton forment un quartier complet et connecté tout en continuant à se développer et à évoluer.

Le plan directeur conceptuel prévoit quatre secteurs, dont le but est de donner vie à l'« expérience de la capitale », à l'« expérience de destination » et à l'« expérience humaine », chaque secteur apportant un élément vital à l'identité globale du plan. Ces secteurs feront des plaines LeBreton un pôle culturel florissant et un quartier diversifié qui contribueront à cultiver un sentiment d'histoire et d'appartenance à un lieu.



Figure 6 « Expériences » du plan directeur conceptuel des plaines LeBreton.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.



Figure 7 Les quatre principaux secteurs des plaines LeBreton sont le secteur des plaines, le secteur des aqueducs, le secteur de la rue Albert et le secteur des parcs.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

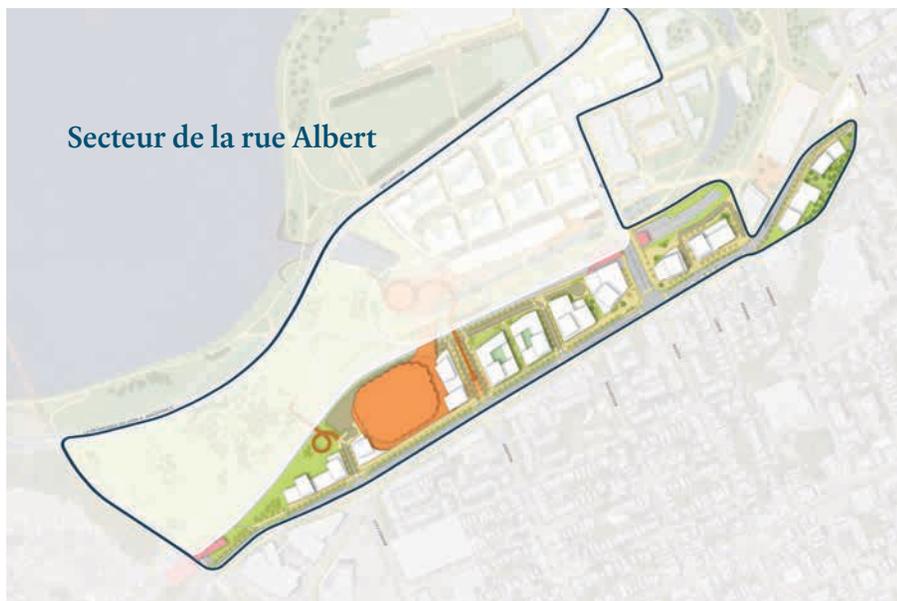
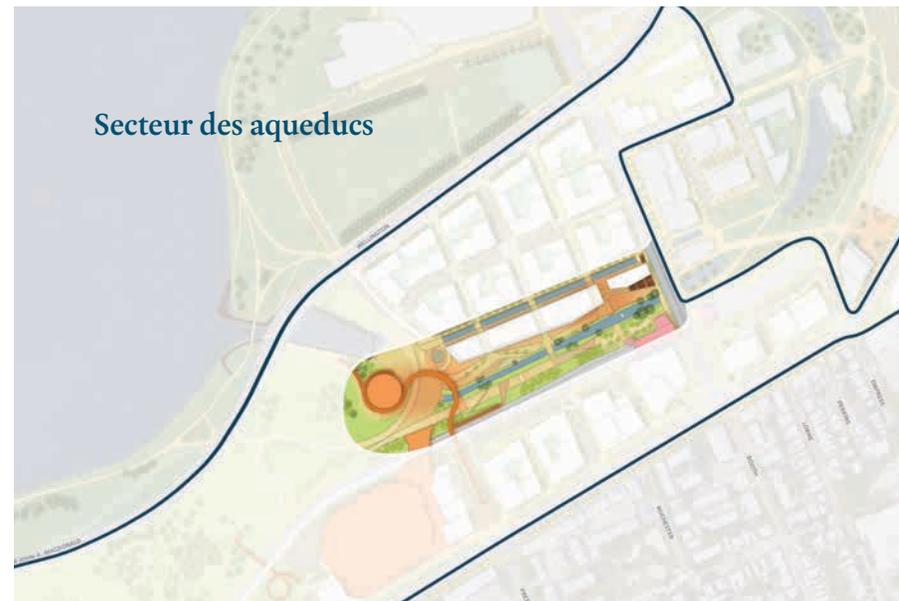


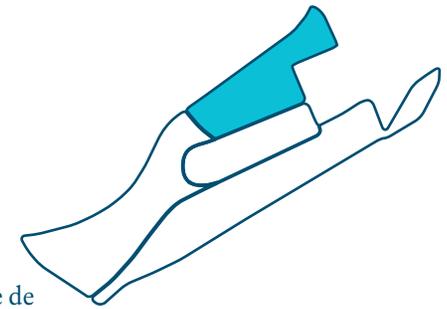
Figure 8 Les quatre principaux secteurs des plaines LeBreton.

4.1 Secteur des plaines

Un quartier essentiellement résidentiel, caractérisé par des rues intimes et piétonnières et divers types de logements

- + La typologie des rues, qui favorisera la mobilité active et réduira la prédominance des véhicules, définira le secteur des plaines.
- + Les rues seront conçues comme des voies partagées où la vitesse de déplacement sera très lente (10 à 30 km/h). La chaussée sera étroite; la surface, texturée (y compris perméable); et les bordures seront en affleurement. Autour des immeubles, les endroits réservés aux piétons seront définis par les arbres et le mobilier urbain.
- + La taille et l'orientation des pâtés de maisons et des immeubles faciliteront les déplacements des piétons et des cyclistes, et protégeront du vent le domaine public, notamment dans les rues.
- + Presque tous les stationnements seront souterrains. Les entrées de garage seront situées de manière à faciliter l'entrée dans les stationnements aux abords des plaines, dans le but de diminuer la circulation dans le quartier.
- + Les immeubles auront six étages de hauteur en moyenne et, à des endroits clés, il y aura des tours au-dessus du socle.
- + La hauteur des immeubles respectera la norme protégeant la vue sur la colline du Parlement, le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald, ainsi que le rayon de soleil qui pénètre dans la salle commémorative du Musée canadien de la guerre, le jour du Souvenir.

- + En général, les tours seront plus basses près de la rue Wellington et plus hautes en allant vers le secteur des aqueducs.
- + La cour des immeubles résidentiels constituera un espace de jeu et de rassemblement entre voisins.
- + La rue Wellington assurera la transition entre l'« expérience à l'échelle humaine », dans le secteur des plaines, et l'« expérience de la capitale », de l'autre côté de la rue. Les normes de conception architecturale devraient refléter l'importance de cet emplacement.
- + Le long de la rue Booth se trouveront des immeubles de bureaux, des commerces et d'autres établissements. Les immeubles bordant la rue devraient atténuer la différence de niveau entre la rue Booth et les plaines, en procurant un accès à partir du rez-de-chaussée à chaque niveau.
- + L'angle sud-est des rues Wellington et Booth sera aménagé ultérieurement. Il est actuellement occupé par un espace vert temporaire, le parc Pindigen. Ce parc a été créé en 2017 à titre provisoire, en collaboration avec des représentants de la Nation algonquine, afin d'améliorer l'apparence, l'utilisation et la fonctionnalité du site avant la mise en œuvre du projet d'aménagement. Le plan directeur conceptuel expose les politiques visant les futurs immeubles à usage mixte sur le site; ces politiques feront l'objet de discussions avec les représentants de la Nation algonquine et comprendront une stratégie pour remplacer les éléments d'interprétation dans d'autres parcs et lieux publics des plaines LeBreton.





Diverses options de logement

Circulation automobile à vitesse réduite

Rues étroites axées sur les déplacements piétonniers

Vitrines de commerces de détails

Potentiel pour découvrir l'aqueduc enterré

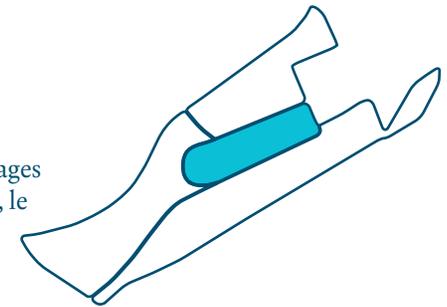
Figure 9 Illustration du secteur des plaines. Des rues étroites et piétonnières forment le tissu urbain du secteur des plaines, favorisant le transport multimodal.

4.2 Secteur des aqueducs

Un pôle culturel dynamique et un quartier de divertissement aménagés dans l'espace public le long des deux aqueducs

- + Deux aqueducs consolident et encadrent ce secteur, créant ainsi un élément du domaine public exceptionnel, témoin du système historique des aqueducs d'Ottawa le définissant et élément toujours essentiel de l'infrastructure de la ville. Le réseau d'aqueducs est une structure clé de ce secteur qui est défini par les plans d'eau à proximité de la rivière des Outaouais et par son lien avec elle.
- + L'aqueduc sud est protégé par une désignation patrimoniale en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Il sera préservé et amélioré d'une manière qui respecte son statut patrimonial et y fait honneur.
- + L'aqueduc nord est actuellement enfoui. Le projet Bâtir LeBreton procure l'occasion de le réhabiliter et de l'interpréter dans l'esprit et le respect du rôle qu'il joue dans le réseau d'aqueducs de la ville. Il faudrait explorer la possibilité de rendre cet aqueduc à ciel ouvert et de créer un ouvrage d'eau à ciel ouvert.
- + L'espace entourant les deux aqueducs deviendra un lieu public urbain qui favorisera les piétons tout en prévoyant des espaces pour des terrasses, des bancs, de l'art public, des arbres et des plantes, et favorisera la prestation de programmes.
- + Un grand escalier reliant le secteur des aqueducs à la rue Booth, plus élevée, créera un lien piétonnier de même qu'un lieu d'intérêt et de rassemblement. L'escalier sera jumelé à un ascenseur, dans l'immeuble adjacent, pour assurer l'accessibilité universelle.

- + Entre les deux aqueducs, une série d'immeubles de six étages sera construite parmi les installations du domaine public, le long des aqueducs.
- + Il est prévu que ces immeubles seront de style à aire ouverte, avec des plafonds élevés et des surfaces de plancher polyvalentes, qui rappelleront les bâtiments caractéristiques du passé industriel des plaines LeBreton. Pour ce type de bâtiment, une interprétation moderne misant sur un bois massif durable est proposée.
- + Au rez-de-chaussée de ces immeubles, il sera possible d'installer de petites boutiques de vente au détail, des cafés et des restaurants animés qui animeront les lieux à l'intérieur et à l'extérieur. Les étages supérieurs seront des espaces créatifs flexibles multifonctionnels, allant des studios d'artistes aux bureaux.
- + Il sera possible de créer un environnement réservé aux piétons en construisant des passages entre les immeubles et dans le domaine public entourant les deux aqueducs.
- + Au cœur des plaines LeBreton, au carrefour du canal d'amenée Nepean et des aqueducs, l'extrémité ouest du secteur des aqueducs est délimitée par la place LeBreton, un site prestigieux propice aux activités musicales ou autrement divertissantes, ou à l'établissement d'une institution culturelle ou autrement unique.
- + La place LeBreton sera un bâtiment emblématique et important sur le plan architectural dans les plaines LeBreton, mais aussi dans la région de la capitale.
- + Le design de la place LeBreton devra tirer profit des points de vue en direction et en provenance des sites environnants importants, comme la rivière des Outaouais, le canal d'amenée Nepean et les parcs des plaines LeBreton.



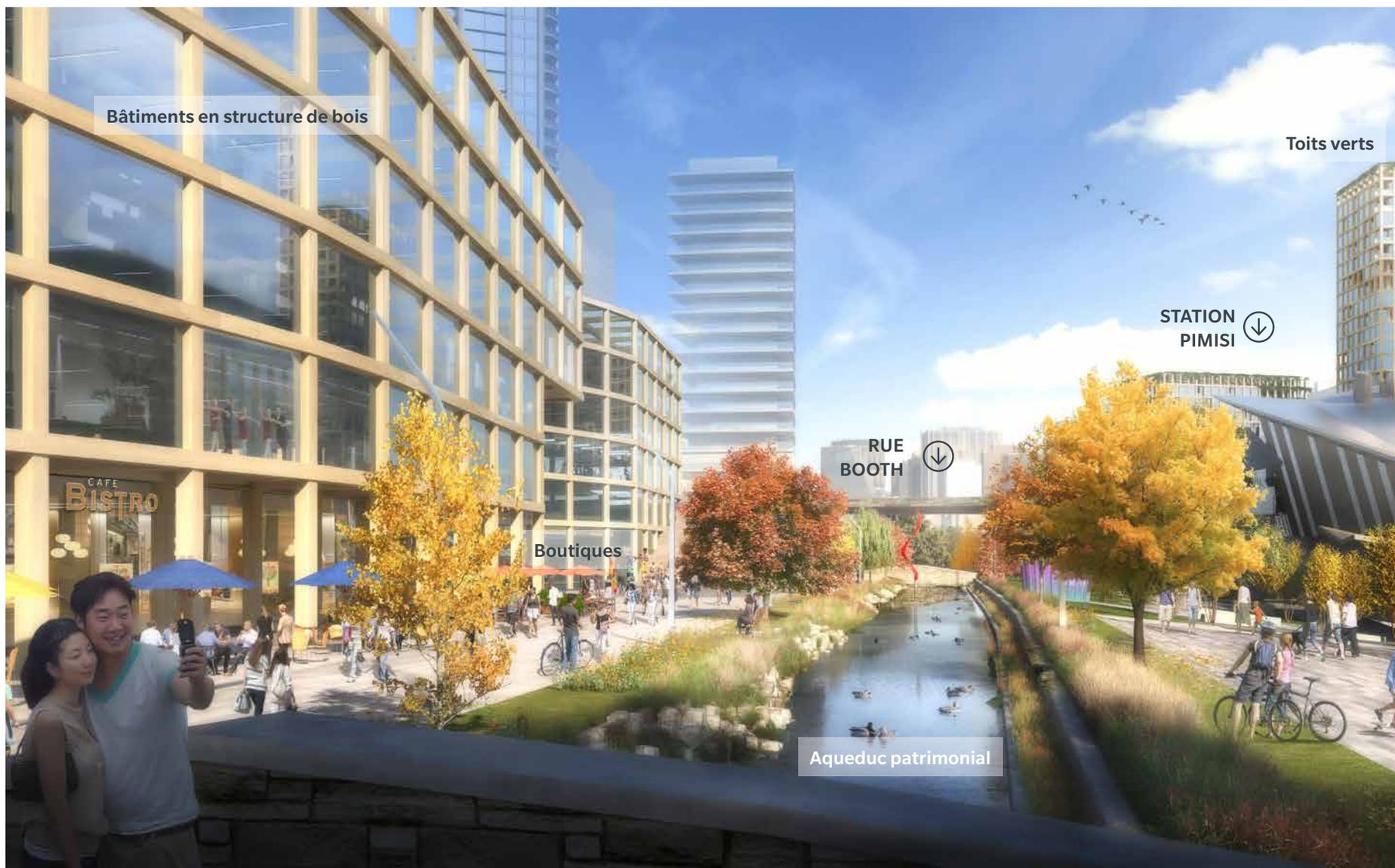


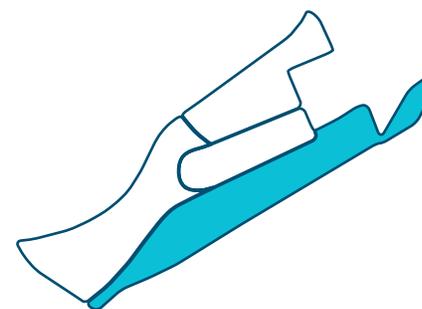
Figure 10 Illustration du secteur des aqueducs.
Vue du secteur des aqueducs, en direction de la rue
Booth et de la station Pimisi du TLR.



Figure 11 Illustration du secteur des aqueducs.
Vue du secteur des aqueducs depuis le grand escalier.

4.3 Secteur de la rue Albert

Un secteur à usage mixte sur la rue principale du projet, cerné à l'est par la future bibliothèque et à l'ouest, par un éventuel centre d'événements majeurs ou une autre grande installation; le long de la rue Albert sont prévus des espaces pour des logements, des bureaux, des commerces et des services.



- + Ce secteur est axé sur le transport collectif et sera à proximité de deux stations du TLR : Bayview et Pimisi.
- + Les immeubles situés le long de la rue Albert seront de hauteur moyenne, à six étages sur socle, surmontés de tours et en retrait par rapport à la rue Albert, pour assurer la transition vers le quartier actuel au sud où la hauteur des immeubles est plutôt basse.
- + Il faudra faire preuve de souplesse dans la description des usages permis dans ce secteur. Il pourrait y avoir un mélange d'immeubles résidentiels, commerciaux et institutionnels, tout en acceptant les commerces au détail et autres commerces au niveau du sol.
- + L'aménagement des terres appartenant à la CCN au sud de la rue Albert, face à la bibliothèque, devra faciliter la connectivité et intégrer le site LeBreton à l'escarpement et aux quartiers avoisinants.
- + Le présent plan montre l'existence d'un site stratégique du côté nord de la rue Albert, entre l'avenue City Centre et la rue Preston, qui pourrait accueillir un éventuel centre d'événements majeurs dans le secteur de la rue Albert. Cet emplacement mise sur la gestion de la demande de transport en permettant la dispersion des usagers vers les deux stations du TLR, une artère existante (rue Albert) et le secteur des aqueducs. En l'absence d'un centre d'événements ou d'une autre installation majeure, cette zone pourrait être aménagée comme le prolongement du quartier à usage mixte du secteur de la rue Albert.

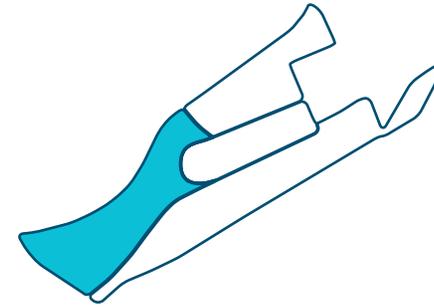


Figure 12 Illustration du secteur de la rue Albert.
Le secteur de la rue Albert est un espace piétonnier et cyclable qui établit un lien avec le secteur des plaines grâce à un pont piétonnier.

4.4 Secteur des parcs

Un secteur combinant le patrimoine industriel des lieux et les éléments naturels déterminants qui s'y trouvent, formant en fait un vaste parc incomparable doté d'aménagements du domaine public et attirant les visiteurs de toute provenance à l'extrémité ouest du quartier.

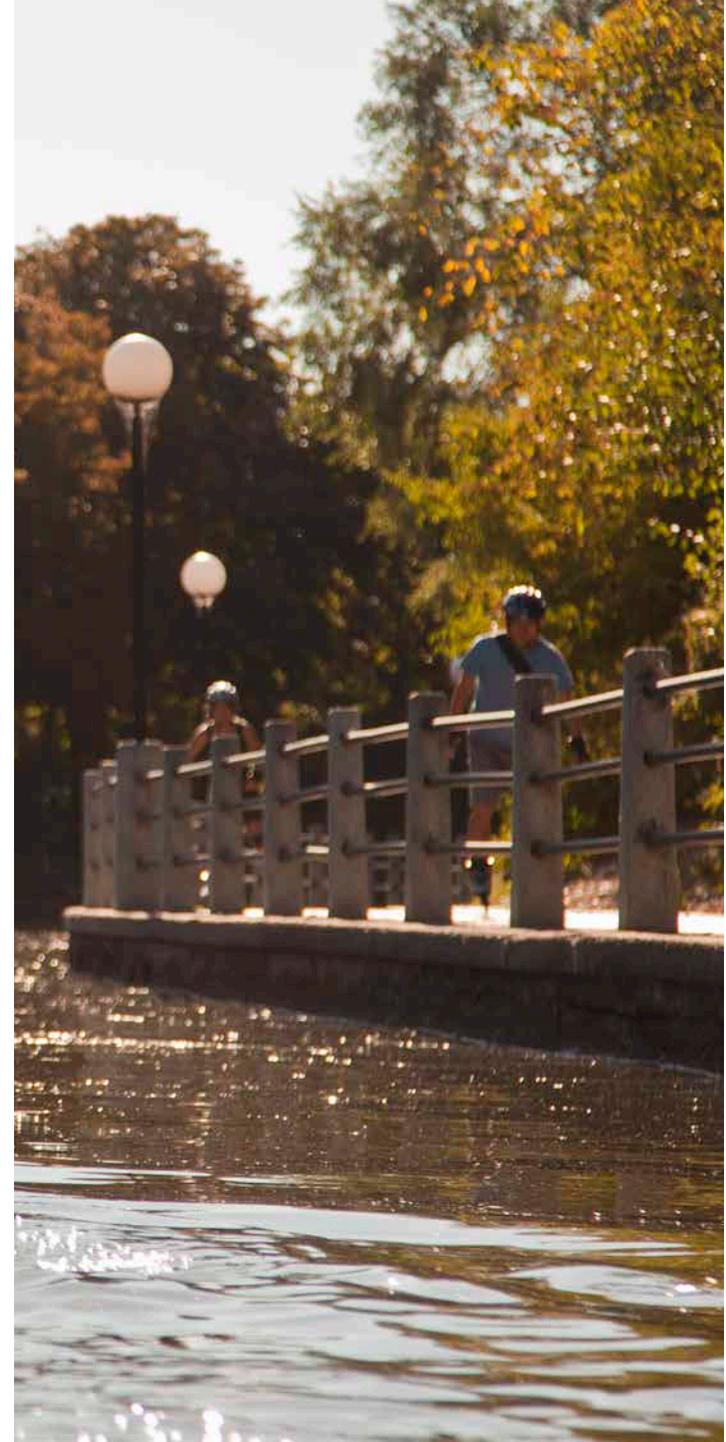
- + Le secteur des parcs sera composé de trois parcs connectés, mais offrant des programmes distincts :
 - + le parc de la Capitale;
 - + le parc récréatif;
 - + le terrain de jeu urbain.
- + L'emplacement des parcs et des sentiers facilite l'accès à la nature et au réseau du Sentier de la capitale pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs des plaines LeBreton.
- + Le réseau des parcs protège et améliore les espaces naturels afin de préserver les précieux écosystèmes.



4.5 Objectifs de l'aménagement du territoire

Une fois entièrement aménagées, les plaines LeBreton seront à la fois une « expérience de destination » et un quartier complet, ce qui signifie que les résidants pourront répondre à tous leurs besoins quotidiens à une simple distance de marche de l'endroit où ils vivent. Pour atteindre cet objectif, les cibles suivantes visent à orienter l'aménagement à long terme des plaines LeBreton, et à faire en sorte que les terres servent à diverses fins.

- + Une superficie totale visée par le plan de 29 hectares (71,7 acres)
- + 12,7 hectares (31,2 acres) de parcs et d'espaces ouverts (44 % de la superficie totale visée par le plan)
- + Une superficie de plancher brute de 557 000 m² (6 000 000 pi²)
- + Un espace résidentiel de 418 000 m² (4 500 000 pi²)
- + Un espace de bureau de 116 000 m² (1 250 000 pi²)
- + Des espaces de vente au détail de 21 000 m² (225 000 pi²)
- + 4 000 logements
- + Une population estimée de 7 200 personnes
- + Jusqu'à 6 500 emplois, approximativement, après la construction





5 Stratégies





Stratégies

Le plan directeur conceptuel est ancré dans la stratégie sur les parcs et autres éléments du domaine public définissant la structure du quartier. La stratégie de mobilité élargit le domaine public et les espaces ouverts, établissant ainsi la façon de se déplacer et d'interagir dans le quartier. Par ailleurs, la stratégie d'aménagement du territoire donne une structure au bâti projet Bâtir LeBreton, organisant les bureaux, les habitations, les commerces de détail et les diverses utilisations de l'espace pour former un quartier fonctionnel et prospère.

5.1 Stratégie sur les parcs et autres éléments du domaine public

Le design des parcs et des espaces ouverts est un exercice d'équilibre délicat — le plan doit concevoir une destination digne des plaines LeBreton, dans la capitale nationale, tout en conservant un caractère privé et en procurant à ses résidents des lieux en retrait et propices aux loisirs. Une telle approche repose sur une combinaison de parcs, de secteurs riverains et d'aménagements du domaine public bien conçus et animés.

Les parcs et autres éléments du domaine public

- Zone du plan directeur conceptuel
- Bord de la zone des espaces ouverts
- 🌿 Portes d'entrée au parc
- Accès au parc à partir de la station de TLR

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs

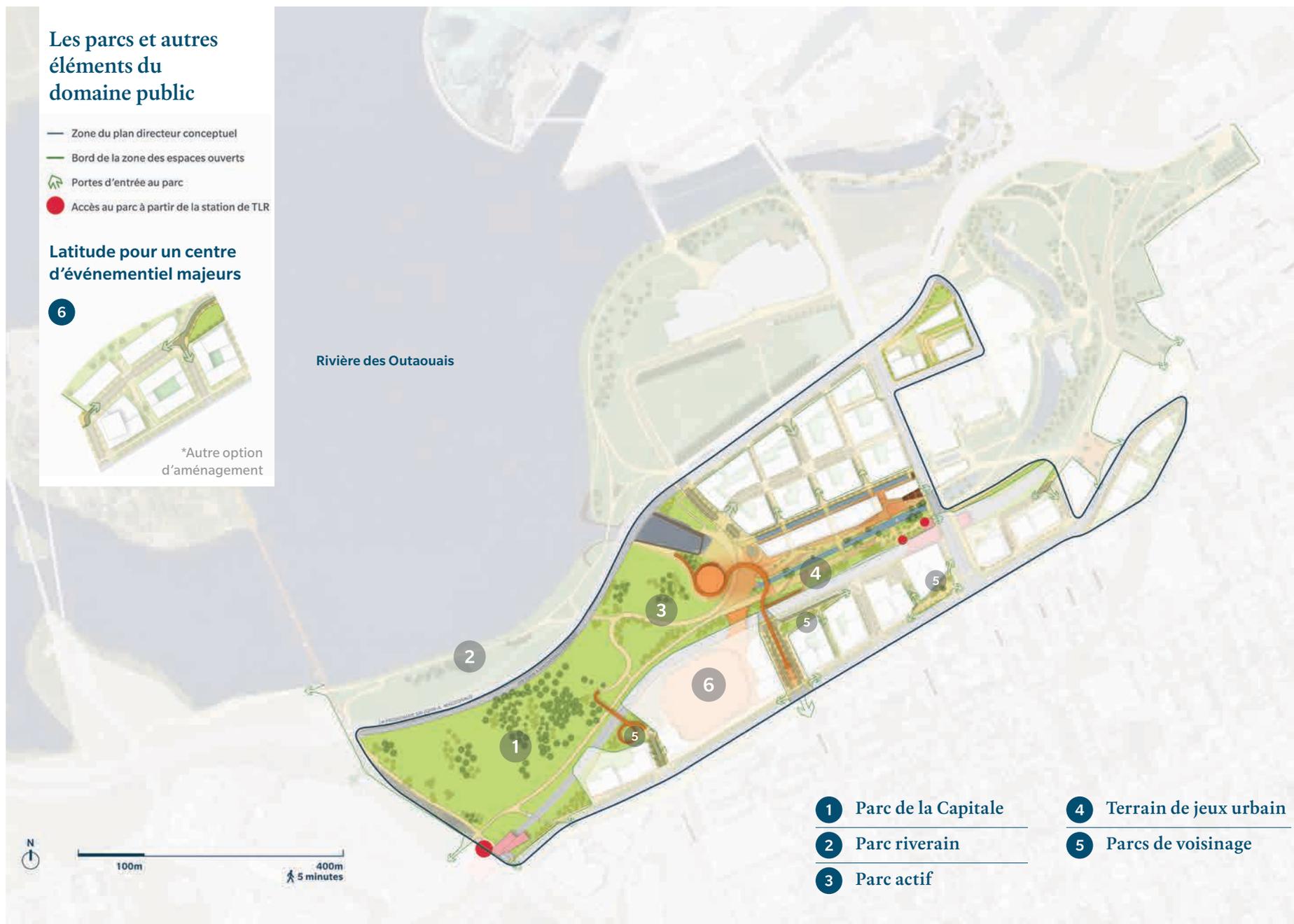
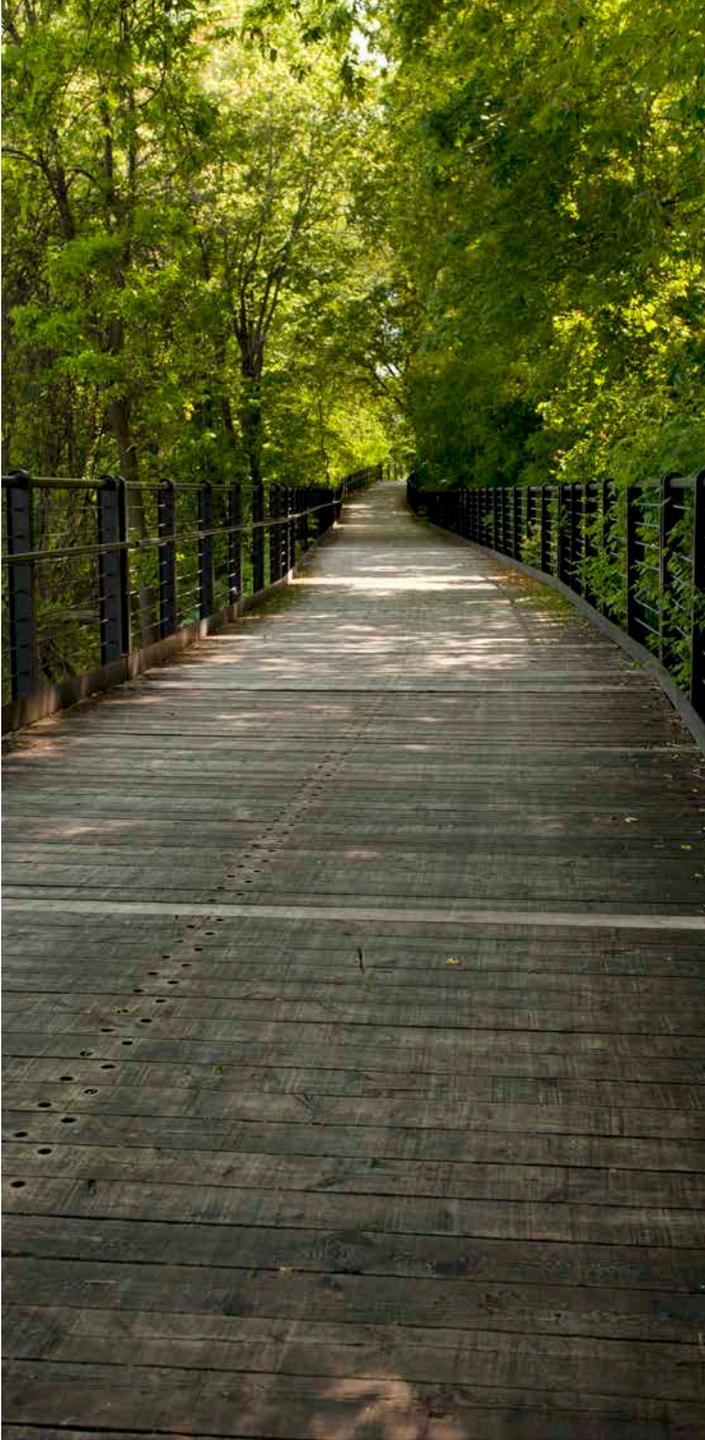


Figure 13 Les parcs et autres éléments du domaine public.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.



5.1.1 Parcs

Misant sur l'espace vert actuel du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais et sur l'espace événementiel adjacent du parc des plaines LeBreton, un nouveau Parc de la Capitale attirera, à l'extrémité ouest du quartier, des visiteurs d'ici et d'ailleurs. Le secteur des aqueducs formera un couloir naturel à partir de la station Pimisi et de la future bibliothèque publique, à l'est. L'espace ludique et les parcs de quartier offriront des espaces ouverts au centre de la zone visée par le plan et dans le secteur de la rue Albert, afin de favoriser la création de lieux plus privés pour les loisirs, la relaxation et les interactions entre les résidents actuels et futurs.

Exemple d'aménagement des parcs et du domaine public

- Zone du plan directeur conceptuel
- Bord de la zone des espaces ouverts
- 👉 Portes d'entrée au parc
- Accès au parc à partir de la station de TLR

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs

6



*Autre option d'aménagement

Rivière des Outaouais

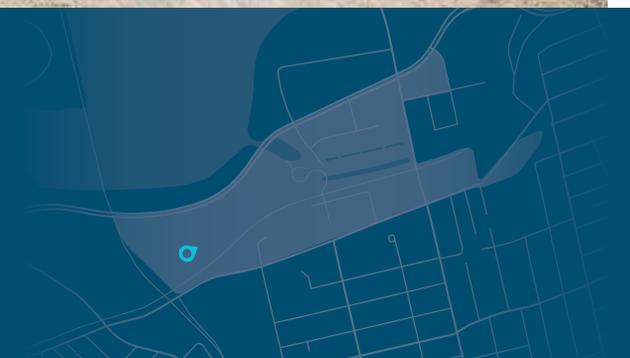
- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| 1 Parc de la Capitale | 4 Terrain de jeux urbain |
| 2 Parc riverain | 5 Parcs de voisinage |
| 3 Parc actif | |

Figure 14 Cette illustration présente, en détail, des exemples de parcs et d'autres éléments du domaine public, et pourrait changer à la suite des consultations publiques à venir.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.



Figure 15 Illustration du parc de la Capitale.



5.1.1.1 Secteur des parcs

Ce secteur prévoit une série d'utilisations, allant des loisirs actifs aux terrains de jeux, en passant par les zones aménagées où sont offerts divers programmes, afin que tous puissent profiter de panoramas dignes d'une capitale et reprendre contact avec la vie riveraine. Situé en grande partie dans ce qui faisait autrefois partie de la rivière des Outaouais, ce secteur a été rempli de déchets et de débris de construction au cours du XXe siècle; ce qui a créé des conditions géotechniques rendant difficile la construction de bâtiments.

Parc de la Capitale

- + Autour de la promenade, ce parc pourrait inclure des éléments de design et paysagers évoquant les paysages vastes et variés du Canada, et constituer ainsi une porte d'entrée dans la capitale.
- + Avec ses grands espaces et sa proximité à la station Bayview, ce parc pourrait être un lieu naturel pour un amphithéâtre extérieur ou tout autre espace événementiel.
- + Relié au parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais à plusieurs endroits, ce parc intégrera harmonieusement le réseau du Sentier de la capitale et les attrait le long de la rivière des Outaouais.

Parc récréatif

- + Avec la mise en œuvre du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, un plan de la CCN, l'accès à la berge pourrait être amélioré par l'aménagement de promenades et de points de portage le long du canal d'amenée Nepean.
- + Les installations de loisirs comprendront des éléments tels que des terrains de jeux, des jeux d'eau, des plaines de jeux, des terrains de sport, des toilettes publiques et des vestiaires.
- + Les commodités seront conçues pour fonctionner toute l'année, ce qui facilitera la tenue d'activités comme le patin et d'autres sports d'hiver, par exemple le ski de fond.
- + La CCN collaborera avec la Ville d'Ottawa pour répondre aux besoins récréatifs municipaux dans ce secteur.

Terrain de jeu urbain

- + Un espace récréatif urbain permettra aux personnes de tous âges et de toutes capacités d'exercer des loisirs actifs.
- + Ce sera le prolongement de l'espace public de la station Pimisi, et utilisera au mieux l'étroite zone entre les voies du TLR et l'aqueduc patrimonial sud.
- + La CCN collaborera avec la Ville d'Ottawa pour répondre aux besoins récréatifs municipaux dans ce secteur.



Figure 16 Illustration du parc de la Capitale.
Un espace événementiel extérieur, la nuit.

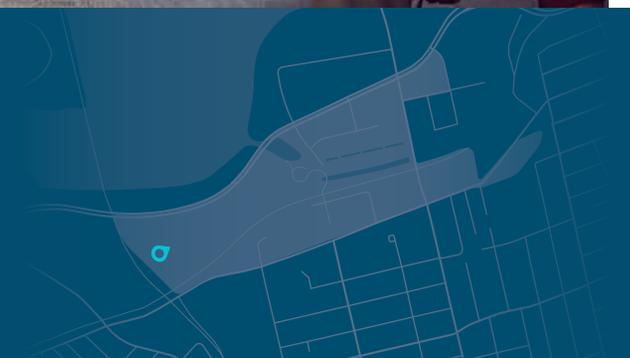




Figure 17 Illustration de la plage urbaine.
Aménagement de la zone du parc longeant le canal
d'amenée Nepean.



Figure 18 Illustration de la promenade piétonne.
Création d'une connectivité et d'un lieu
d'intérêt au canal d'aménée Nepean

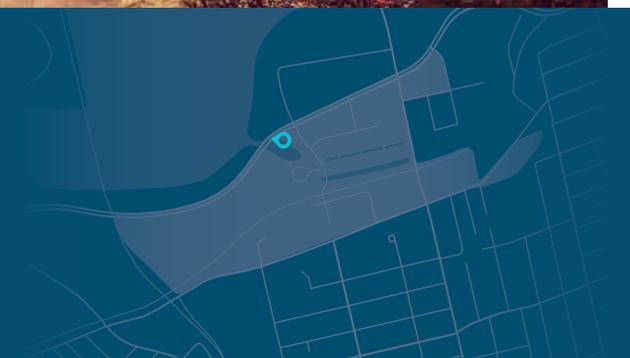




Figure 19 Illustration du parc récréatif.
Prolongement de l'axe de l'avenue City Centre jusque dans le parc

5.1.2 Domaine public

Constitué de rues, de places, d'esplanades, d'espaces verts et d'autres aménagements extérieurs accessibles au public, le domaine public des plaines LeBreton sera intéressant et inspirant. Son design étant axé sur les besoins d'une ville nordique, il encouragera un mode de vie actif et respectueux de l'environnement toute l'année, ce qui fera des plaines LeBreton un quartier agréable à vivre et visuellement saisissant.

- + Des parcs de quartier et des places urbaines sympathiques seront aménagés dans tout le secteur de la rue Albert et comprendront des commodités adaptées au secteur, comme des arbres, des plantes, des terrains de jeux et des aires de repos, où les résidants pourront s'amuser, se réunir et se détendre.
- + La possibilité d'améliorer le domaine public en offrant des espaces récréatifs exploités par le secteur privé devrait être explorée dans le cadre du processus d'approbation de l'aménagement du site.
- + Les biens historiques situés dans les plaines LeBreton, comme le système de distribution d'eau d'Ottawa (y compris les aqueducs), seront préservés et formeront des points d'intérêt importants du domaine public.
- + Les parcs et les espaces ouverts relieront directement les zones urbaines aménagées aux lieux et aux sentiers restaurés.

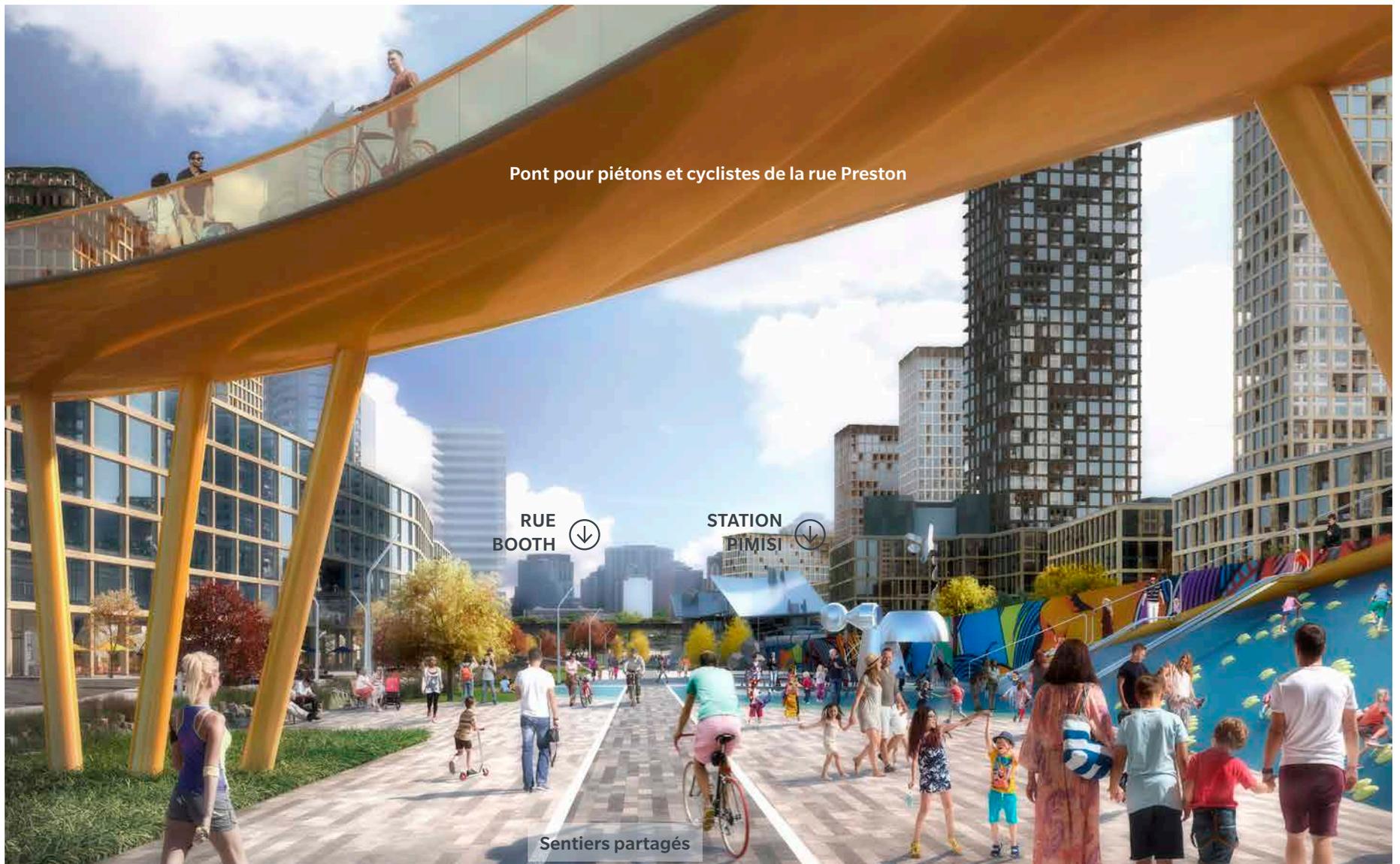


Figure 20 Illustration de la promenade piétonne.
Connectivité et lieu d'intérêt au canal d'amenée Nepean

5.1.3 Lignes directrices sur l'aménagement urbain des parcs et autres aménagements du domaine public

Les parcs et les autres éléments du domaine public sont au cœur de ce qui rendra les plaines LeBreton uniques. Reliant les plaines LeBreton d'est en ouest, en passant par son centre dans le secteur des aqueducs, l'eau constituera l'épine dorsale de la stratégie sur les parcs et autres installations du domaine public. Toutes les considérations relatives au domaine public des plaines LeBreton contribueront d'une façon ou d'une autre à mettre en valeur la rivière des Outaouais, le canal d'amenée Nepean et le système historique de distribution d'eau de la ville et à en rapprocher la population. La conception reflétera le fait que ce sont des destinations dans la capitale — et qu'elles en font intégralement partie — et des lieux d'appartenance pour les Ottaviens. Où qu'ils soient situés, tous les parcs et autres aménagements du domaine public devront viser à créer les expériences recherchées.

- + Les espaces publics extérieurs devraient favoriser le plaisir du public au moyen de loisirs passifs et actifs.
- + Des améliorations saisonnières et temporaires au domaine public devraient être envisagées afin d'activer et de diversifier ces derniers.
- + Des panneaux d'orientation intuitifs seront intégrés dans l'ensemble des plaines LeBreton afin d'informer les visiteurs et les résidents des principaux points d'intérêt et commodités.
- + Les espaces publics et les bâtiments devraient faciliter le repérage visuel, ce qui aidera à s'orienter vers les parcs et autres aménagements du domaine public.
- + Les bâtiments devraient contribuer à l'édification du domaine public au moyen de l'art public et de caractéristiques esthétiques créant un sentiment d'appartenance.
- + Il devrait y avoir une délimitation appropriée entre le domaine public et les cours résidentielles privées.
- + Les marchés fermiers ou autres; les camions-restaurants; et les autres vendeurs temporaires seront autorisés à faire du commerce à des carrefours clés du quartier.
- + La priorité sera accordée aux aménagements ayant un faible impact et à la rétention sur place des eaux pluviales au moyen de dispositifs écologiques tels que des baissières.
- + Les mesures de durabilité intégrées dans l'aménagement d'ensemble des plaines LeBreton devraient être rendues publiques et, dans la mesure du possible, inclure des composantes éducatives.
- + Les plantes indigènes adaptées aux conditions climatiques de la région seront privilégiées. Les végétaux devront être adaptés aux conditions environnementales de la région de la capitale nationale et être intéressants toute l'année.
- + Les arbres devraient être plantés dans tous les espaces publics, afin de créer une couverture dense offrant de l'ombre et une protection contre le vent.
- + Tout le domaine public sera universellement accessible. Lorsqu'il faudra emprunter des escaliers pour passer d'un niveau à l'autre, ceux-ci seront situés à proximité d'une rampe ou d'un ascenseur, ou des deux.



Pont pour piétons et cyclistes de la rue Preston

RUE
BOOTH ↓

STATION
PIMISI ↓

Sentiers partagés

Figure 21 Illustration du terrain de jeu urbain.

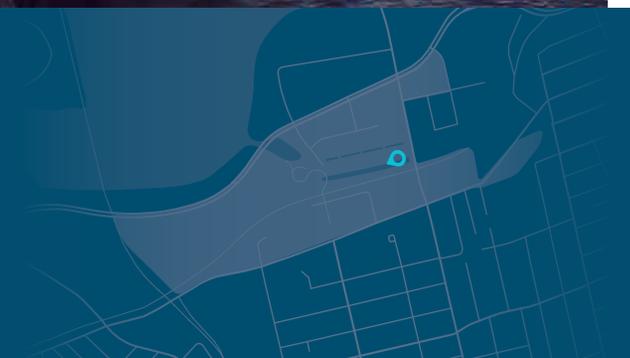


Centre d'événementiel majeurs

Pont pour piétons et cyclistes
de la rue Preston

Aqueduc patrimonial

Figure 22 Illustration du terrain de jeu urbain à partir de l'aqueduc patrimonial.





5.2 Stratégie de mobilité

Le plan directeur conceptuel des plaines LeBreton encourage la mobilité active avant tout autre mode de transport. Grâce à une approche « Vision zéro » qui vise à éliminer les collisions causant des blessures graves et des décès, le réseau des transports favorise les modes actifs en offrant une meilleure connectivité aux piétons et aux cyclistes et en réduisant l'importance accordée aux véhicules. Soutenu par une évaluation exhaustive prochaine de l'incidence sur les transports (ERT), le plan directeur conceptuel encourage la mobilité humaine dans tous les aspects de sa conception et adopte, pour les rues partagées internes, un design inspiré de l'approche Woonerf. En faisant intentionnellement de LeBreton un quartier universellement accessible, orienté vers le transport collectif et priorisant le transport actif, la conception du quartier favorisera un style de vie typiquement urbain qui répond aux besoins quotidiens des résidents sans qu'ils aient à se déplacer en voiture.

Grand escalier

- 1 Un escalier central et un ascenseur adjacent relieront la rue Booth au secteur des aqueducs.

Passage souterrain Pimisi

- 2 Une rampe et un escalier accessibles qui relieront la rue Albert, sous la station Pimisi, au terrain de jeux urbain.

L'axe de la rue Preston

- 3 Prolongement de l'axe en un pont pour piétons et cyclistes enjambant le TLR, de la rue Albert vers le secteur des aqueducs et le secteur des plaines.

L'axe de l'avenue City Centre

- 4 Prolongement de l'axe en un pont pour piétons et cyclistes enjambant le TLR, de la rue Albert vers le parc de la capitale.

Connections aux sentiers

- 5 Plusieurs passages souterrains et intersections de sentiers relieront le réseau de sentiers de la rivière de Outaouais au site.

Latitude pour un centre événementiel potentiel

- 6 Le site est bien desservi par deux stations de TLR, des aménagements piétonniers et cyclables, ainsi qu'un réseau viaire permettant d'accueillir et de disperser de grandes foules efficacement.

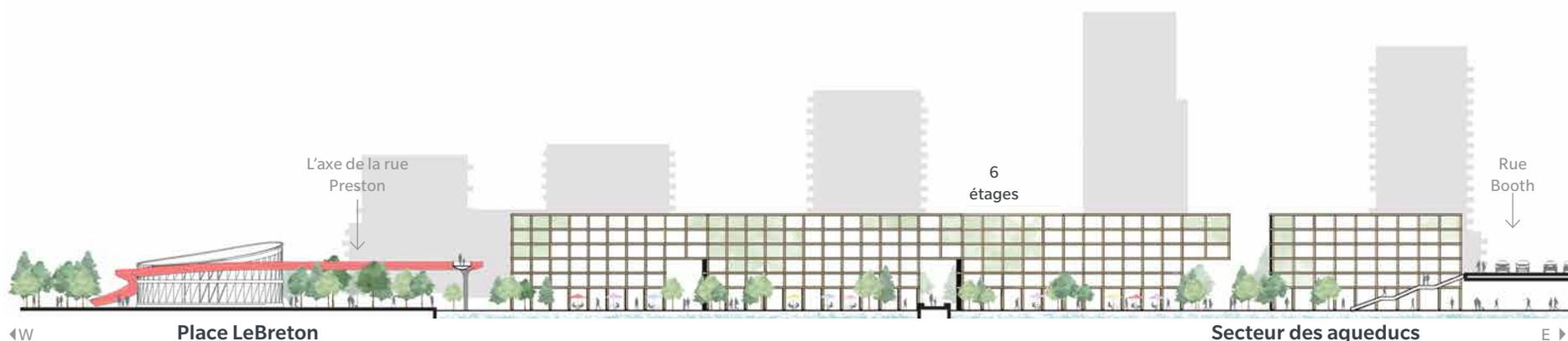


Figure 23 Dessin en élévation (d'ouest en est) illustrant le raccordement de l'axe de la rue Preston et le secteur des aqueducs.

Stratégie de mobilité

- Zone du plan directeur conceptuel
- Trottoir/sentier pour piétons
- Sentier multifonctionnel
- Piste cyclable en site propre
- Rue partagée (10 km/h)
- Rue locale à circulation apaisée (30 km/h)
- Route artérielle (50-60 km/h)
- Passage pour piétons
- Passage à niveau du TLR
- Entrée de la station du TLR
- Lieux de portage officiels
- Lieux de portage informels

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs



- 1 Grand escalier
- 4 L'axe de l'avenue City Centre
- 2 Passage souterrain Pimisi
- 5 Connexions aux sentiers
- 3 L'axe de la rue Preston



Figure 24 Stratégie de mobilité.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.2.1 Mobilité active

Les principaux modes de transport dans les plaines LeBreton seront actifs. Cela signifie que l'infrastructure de transport favorisera les piétons et les cyclistes dans l'ensemble, en offrant un réseau de mobilité mieux connecté et dont la configuration est spécifiquement adaptée aux modes actifs, par opposition à un réseau moins connecté de rues conçues pour les véhicules. Les plaines LeBreton formeront un quartier véritablement axé sur le transport collectif, un quartier dont le réseau de mobilité prévoit que tous les secteurs délimités dans le plan directeur conceptuel seront situés à 600 mètres ou moins, ou de cinq à dix minutes de marche, d'une station du TLR. Résidants et visiteurs se sentiront ainsi en sécurité et utiliseront les moyens les plus pratiques qui soient au moment de choisir un mode de transport actif et durable.

Quartier axé sur les déplacements à pied et à vélo

L'intérieur du quartier comprendra des réseaux de rues étroites conçues pour un déplacement véhiculaire à basse vitesse (c. à d. de 10 à 30 km/h).

Sentiers

Plus de 4,5 km de sentiers à usages multiples seront aménagés.

Mobilité active

- Zone du plan directeur conceptuel
- - - Trottoir/sentier pour piétons
- - - Sentier multifonctionnel
- - - Piste cyclable en site propre
- - - Rue partagée (10 km/h)
- - - Rue locale à circulation apaisée (30 km/h)

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs

1



Rivière des Outaouais

1



100m

400m
5 minutes

Figure 25 Plan directeur conceptuel provisoire des plaines LeBreton : Mobilité active.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.2.1.1 Ponts

Dans le but de créer les meilleurs liens qui soient pour les modes actifs, toutes les nouvelles connexions nord-sud au-dessus de la ligne de TLR et les aqueducs seront réservées exclusivement aux modes actifs.

- + **Axe de l'avenue City Centre** : pont pour piétons et cyclistes, enjambant le TLR, à partir de la rue Albert et vers le secteur des parcs.
- + **Axe de la rue Preston** : pont pour piétons et cyclistes, enjambant le TLR et les aqueducs, à partir de la rue Albert et vers la place LeBreton ou le secteur des aqueducs, dans le corridor de la rue Preston et de la place Vimy.
 - + Si un centre d'événements majeurs devait être construit dans le secteur de la rue Albert, il devra être conçu de façon à inclure un pont ou une rampe suffisamment large, qui enjamberait la voie du TLR pour se connecter au secteur des aqueducs.
- + **Aqueduc patrimonial sud** : les structures existantes du pont patrimonial seront maintenues sur place pour permettre aux piétons et aux cyclistes de passer au-dessus de l'aqueduc. Le pont historique qui traverse l'aqueduc à la station Pimisi servira également de passage inférieur sous la rue Booth.
- + **Aqueduc nord** : s'il est à ciel ouvert, des passages au-dessus de cet aqueduc devront être prévus à trois endroits, là où les nouvelles rues nord-sud du secteur des plaines le rejoignent.

- + **Grand escalier** : les différents niveaux du pont de la rue Booth et du secteur des aqueducs seront reliés à un grand escalier, jumelé à un ascenseur accessible en tout temps situé dans le bâtiment adjacent.
 - + D'autres possibilités pour améliorer le passage entre les différents niveaux de la rue Booth et les secteurs des plaines et de la rue Albert devraient être explorées, comme la création de passages publics à travers les bâtiments.
- + **Corridor ferroviaire Trillium** : envisager de créer ultérieurement un lien (pont, passage inférieur ou à niveau) entre le secteur des parcs et les cours Bayview.



Figure 26 Plan directeur conceptuel provisoire des plaines LeBreton options : lien avec la rue Preston.

Options : lien avec la rue Preston

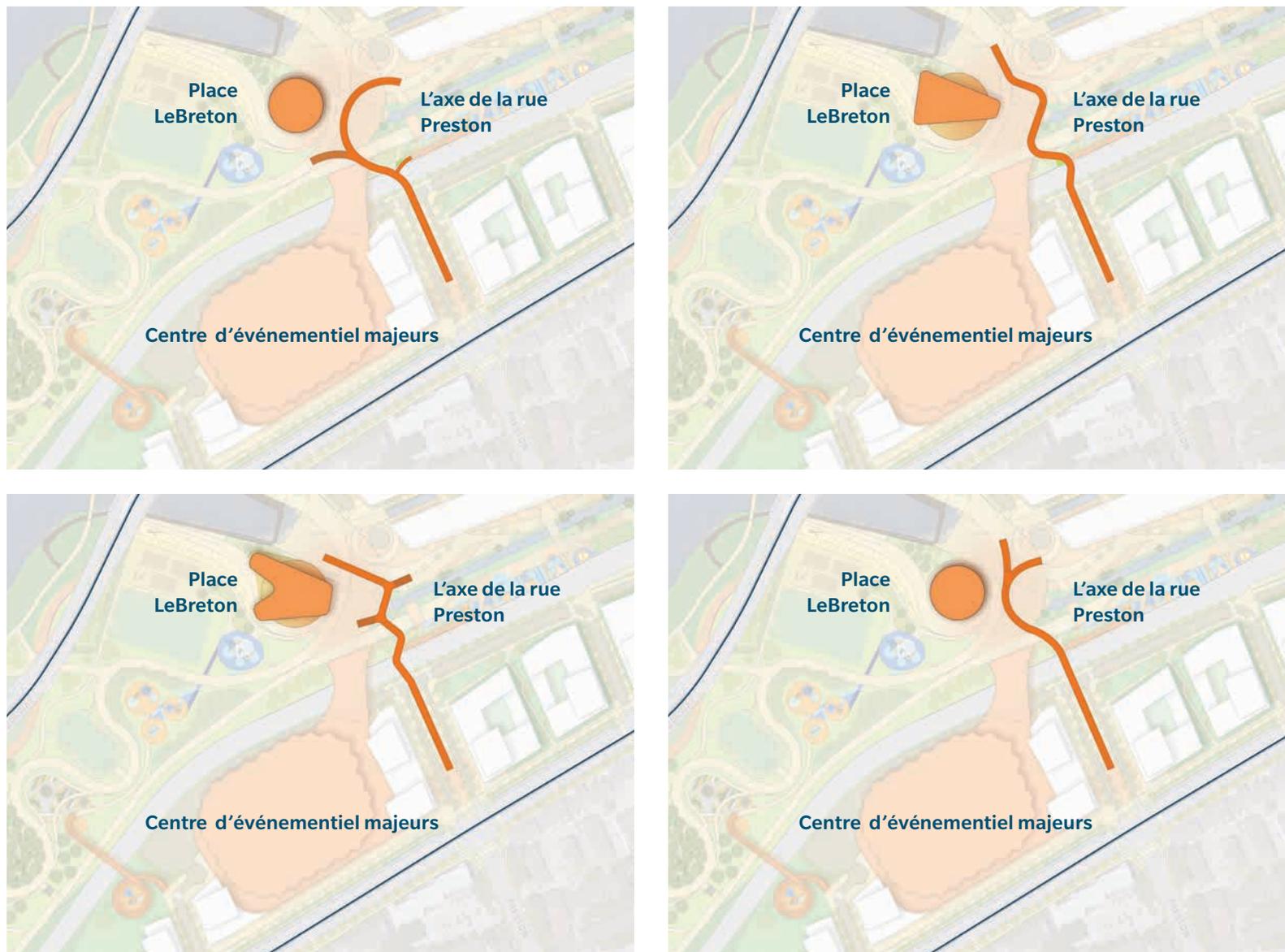


Figure 27 La configuration d'un pont piétonnier et cycliste dans le corridor de la rue Preston est prévue pour une prochaine étape. Ces images illustrent un certain nombre d'options possibles pour l'aménagement d'un pont à cet endroit.

5.2.1.2 Passages inférieurs

- + Les connexions entre le réseau actuel de sentiers et le parc riverain de la rivière des Outaouais seront maintenues sous la promenade Sir-John- A.-Macdonald :
 - + le sentier Trillium, près du pont Prince-de-Galles;
 - + le sentier assurant la connexion, à l'ouest du canal d'amenée Nepean, à l'ancienne rampe du Transitway.
- + Les connexions du réseau actuel de sentiers sous la voie du TLR seront maintenues et reliées aux futurs sentiers et installations de mobilité active :
 - + le sentier assurant le lien à l'est de la station Bayview;
 - + le sentier assurant le lien à l'ouest de la station Bayview;
 - + le sentier assurant le lien à la station Pimisi.
- + Explorer les possibilités de relier les promenades et les sentiers le long du canal d'amenée Nepean, sous la promenade Sir-John-A.-Macdonald, afin de relier le réseau de sentiers des plaines LeBreton au réseau du Sentier de la capitale, le long de la rivière des Outaouais.

5.2.1.3 Sentiers

- + Un sentier principal traversera les plaines LeBreton d'ouest en est, de la station Bayview, le long du côté nord de la voie du TLR, en passant par le terrain de jeu urbain, et reliera l'installation partagée de Bibliothèque et Archives Canada et de la Bibliothèque publique d'Ottawa.
- + Un réseau de sentiers dans le secteur des parcs devrait être conçu pour compléter et faciliter l'accès aux installations du parc, ainsi que pour le traverser.



Figure 28 Le réseau routier est essentiellement constitué de rues étroites, peu passantes, où la vitesse est réduite.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.



Figure 29 Illustration du secteur de la rue Albert.
Pistes cyclables distinctes.



Figure 30 Les circuits piétonniers des stations Bayview et Pimisi du TLR assureront les liens au cœur des plaines LeBreton et dans les quartiers avoisinants, dans un rayon de cinq à dix minutes de marche.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.2.2 Réseau routier

Certaines routes entourent déjà les plaines LeBreton, soit la rue Albert, au sud, et la rue Booth, du nord au sud, ainsi que la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rue Wellington, au nord. Le réseau routier existant offre une connectivité automobile régionale pratique. En revanche, celui des plaines LeBreton sera un réseau de rues locales déconnecté où la vitesse sera basse, ce qui ôtera l'envie de l'emprunter pour prendre un raccourci. Le transport actif et le transport collectif seront privilégiés dans tout le quartier.

- + Toutes les nouvelles rues à l'intérieur des plaines LeBreton seront aménagées selon le style « Woonerf », c'est-à-dire des rues étroites et partagées, prévues pour la circulation très lente, soit de 10 à 30 km/h. Il s'agira donc de rues intimes à l'échelle humaine, qui ralentiront la circulation et créeront un environnement plus sûr pour tous les usagers de la route.
- + Le stationnement automobile sera limité dans l'ensemble des plaines LeBreton, et presque tous les stationnements seront souterrains; libérées des véhicules, les rues serviront à la vie active.
- + L'entrée des stationnements souterrains sera située le plus près possible du périmètre du quartier (rue Albert et rue Wellington).
- + Aucune nouvelle liaison nord-sud entre la rue Wellington et la rue Albert n'est proposée, ce qui limitera la circulation à l'intérieur des plaines LeBreton.
- + Il faudrait examiner la possibilité de modifier la conception des routes existantes (rues Albert, Booth et Wellington et promenade Sir-John-A.-Macdonald) afin de redistribuer l'espace pour favoriser les modes actifs de transport.



Figure 31 Plan directeur conceptuel provisoire des plaines LeBreton : Réseau routier.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.2.3 Lignes directrices sur l'aménagement urbain du réseau de mobilité

On encourage la création d'un réseau urbain compact et efficace qui fera du secteur un endroit très propice à la marche, à la mobilité active et à l'accessibilité dans tout le quartier. Le fait de faciliter l'accès aux commodités du secteur des parcs et du secteur des aqueducs; au transport collectif; et aux commerces de détail le long de la rue Albert contribuera à créer un quartier vraiment complet, alors que de multiples possibilités d'accès au transport collectif par le TLR et le service d'autobus (y compris Para Transpo) assureront la connectivité dans toute la région de la capitale nationale et au-delà. Le grand escalier, le passage inférieur à la station Pimisi, l'axe de la rue Preston et l'axe de l'avenue City Centre occupent une place particulière dans le plan directeur conceptuel. Grâce à une conception réfléchie et à l'attention portée aux détails à l'échelle humaine, les connexions des plaines LeBreton deviendront également des destinations et des lieux d'intérêt.

- + La priorité doit être accordée aux déplacements des piétons dans tous les secteurs, ainsi qu'à l'accès sécuritaire et pratique aux sentiers, aux trottoirs et au transport collectif.
- + Le réseau de mobilité sera conçu pour faire des plaines LeBreton un quartier accessible à tous. Lorsque des escaliers seront nécessaires pour passer d'un niveau à l'autre, ils seront situés à proximité d'une rampe ou d'un ascenseur, ou des deux.
- + L'aménagement du site doit prévoir des connexions directes au réseau de sentiers décrit dans la stratégie de mobilité du plan directeur conceptuel.

- + Examiner la possibilité d'aménager des points de vue et de rendre plus accessibles les destinations et attraits importants en aménageant des points d'observation, y compris dans le secteur des aqueducs, à la station Pimisi, et autour de la future bibliothèque et de son esplanade.
- + En ce qui concerne les ponts et les connexions, tenir compte des éléments de conception qui contribuent à la création de lieux d'intérêt, comme les plateformes d'observation, les bancs, les plantations et l'art public.
- + Les déplacements automobiles internes seront réduits au moyen de rues partagées accordant la priorité aux piétons et limitant la vitesse de 10 à 30 km/h.
- + Les rues et les sentiers devraient être conçus de manière à mettre les passants à l'abri du vent.
- + La connectivité piétonnière entre les plaines LeBreton et les quartiers existants devrait être intégrée aux améliorations apportées aux rues existantes, au fur et à mesure de l'aménagement du site.
- + Les connexions et les typologies des sentiers seront conformes au plan stratégique du Sentier de la capitale de la CCN. Les sentiers pédestres et cyclables devront être séparés les uns des autres, le cas échéant, afin d'améliorer la sécurité des modes de transport actif.



Figure 32 Le concept de stationnement prévu vise à réduire la surface de stationnement extérieur dans le but de dynamiser le domaine public, la plupart des stationnements se trouvant sous terre.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.3 Stratégie d'aménagement du territoire

Les plaines LeBreton constitueront un carrefour florissant qui offrira divers types de logements, des bureaux, des commerces, des restaurants, des services et des activités culturelles. L'aménagement du territoire proposé dans l'ensemble des plaines LeBreton aidera à édifier un quartier dynamique et à usage mixte, tout en demeurant suffisamment souple pour pouvoir s'adapter à l'évolution des besoins et des possibilités. Pour atteindre une certaine harmonie dans les utilisations du site, le plan directeur conceptuel prévoit les concepts d'aménagement suivants; ces derniers feront en sorte que les plaines LeBreton se développent comme cela est proposé :

- + Usage mixte — bureaux et établissements
- + Usage mixte — vente au détail
- + Usage mixte — habitations
- + Zone d'innovation flexible — secteur des aqueducs
- + Lieu emblématique à usage mixte — place LeBreton
- + Centre d'événements majeurs
- + Parcs

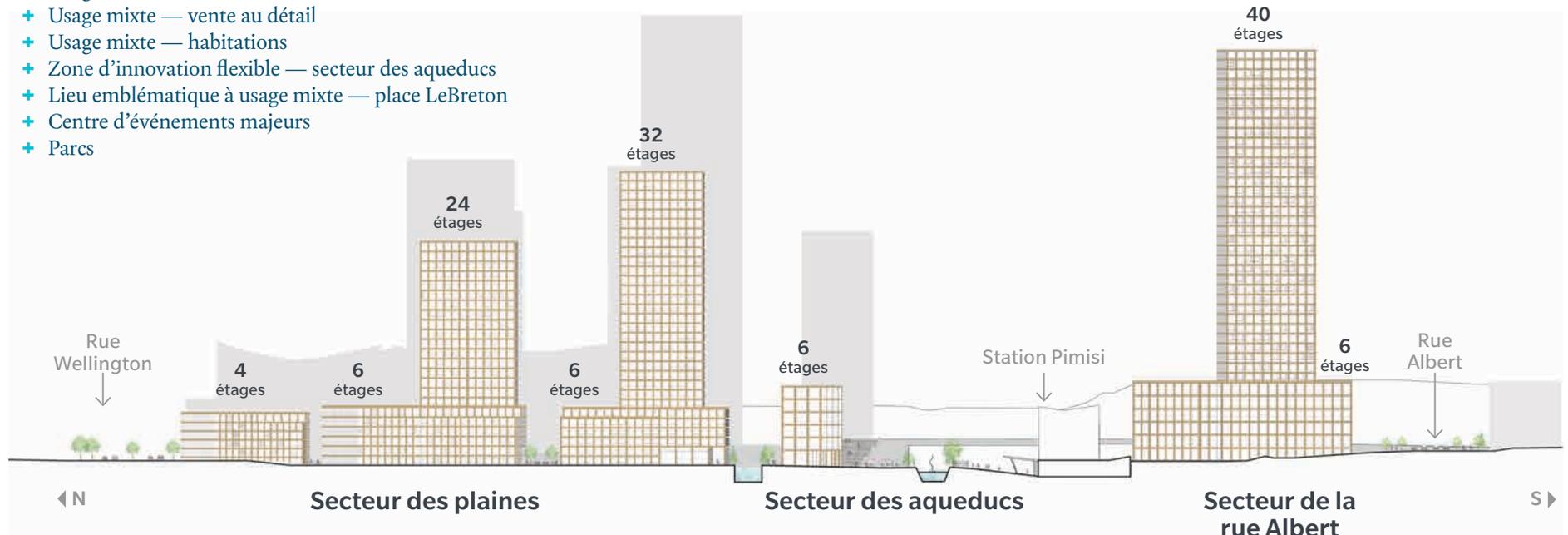


Figure 33 Élévation (nord-sud) illustrant la transition de la hauteur des immeubles, du secteur des plaines au secteur de la rue Albert.

Stratégie d'aménagement du territoire

- Zone du plan directeur conceptuel
- Usage mixte (bureaux et établissements)
- Usage mixte (vente au détail)
- Usage mixte (habitations)
- Zone d'innovation flexible (secteur des aqueducs)
- Lieu emblématique à usage mixte - Place LeBreton
- Centre d'événements majeurs
- Parcs

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs



Figure 34 Stratégie d'aménagement du territoire.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.3.1 Usage mixte – bureaux et établissements

Même s’il peut y avoir des bureaux et des zones d’emploi institutionnel à plusieurs endroits aux plaines LeBreton, les bureaux devront surtout être situés à l’angle des rues Booth et Albert, afin de profiter de la station Pimisi et de l’accès au transport collectif, y compris les liaisons nord-sud avec Gatineau du transport collectif par autobus, en passant par le pont des Chaudières. Les terrains restants du côté de la rue Booth pourraient également accueillir des bureaux, l’objectif secondaire étant d’utiliser les aires communes des immeubles pour assurer la connectivité entre les deux niveaux de la rue Booth et du secteur des plaines.

Dans l’ensemble des plaines LeBreton, il pourra y avoir des établissements qui contribueront à faire en sorte que les plaines soient, pour tous les âges, un quartier où il fait bon vivre, travailler et se divertir, comme des écoles, des cliniques et des établissements de soins de longue durée, pourvu qu’ils soient conformes à la stratégie de design urbain. Les utilisations institutionnelles à plus grande échelle, comme les campus d’enseignement, les installations de recherche ou les services gouvernementaux, peuvent être acceptées, à la discrétion de la CCN.

L’intégration de locaux à bureaux dans les plaines LeBreton favorisera la vitalité globale du quartier et la viabilité des commerces de détail. On encouragera surtout les bureaux de catégorie A. Cependant, seront également prises en compte les installations qui tiennent compte des nouvelles tendances, par exemple la polyvalence dans l’aménagement des bureaux. Cela inclut des espaces de travail collaboratif, des incubateurs d’entreprises et des installations de recherche et d’innovation.

5.3.2 Usage mixte – vente au détail

Dans la zone de commerces au détail, au rez-de-chaussée des immeubles sur les rues Albert et Booth, des biens et des services seront offerts pour répondre aux besoins quotidiens des résidents et des navetteurs. Dans ce secteur, on prévoit l’installation d’une épicerie de taille moyenne et d’espaces commerciaux de petite à moyenne taille qui répondront aux besoins fonctionnels des résidents du quartier, comme des restaurants, des gymnases, des salons de coiffure, des dépanneurs, des buanderies et autres formes locales de services et de vente au détail. D’autres espaces de commerces locaux pourraient être aménagés le long de la rue Preston, surtout si un centre d’événements majeurs y est aménagé.

Le taux d’espace à usage mixte pour la vente au détail dans les plaines LeBreton est justifié par la politique actuelle de la Ville d’Ottawa concernant le développement axé sur le transport collectif. De plus, il repose sur une analyse détaillée du marché de détail effectuée dans le cadre de la préparation du présent plan.

5.3.3 Usage mixte – habitations

Si l’on veut respecter le passé de la région, il est important de réhabiliter les utilisations résidentielles des plaines LeBreton. Toute une gamme de types de logements et d’aménagements est proposée, par exemple des maisons en rangée avec entrée privée et des appartements de diverses tailles (y compris avec plus de deux chambres à coucher), ce qui contribuera à accroître la diversité au quartier. Il est essentiel que ces types de logements soient flexibles pour que le projet puisse s’adapter à l’évolution de la demande du marché. La future stratégie en matière de logement abordable, qui sera ajoutée en annexe au plan directeur conceptuel, définira les cibles concernant le caractère abordable du logement de même que les outils de mise en œuvre pour atteindre ces cibles.

Commerces de détail donnant sur la rue

- Zone du plan directeur conceptuel
- Usage mixte (bureaux et établissements)
- Usage mixte (vente au détail)
- Usage mixte (habitations)
- Zone d'innovation flexible (secteur des aqueducs)
- Lieu emblématique à usage mixte - Place LeBreton
- Centre d'événements majeurs
- Parcs
- Commerces de détail au rez-de-chaussée requis
- ... Commerces de détail au rez-de-chaussée autorisés

Latitudes pour un centre d'événementiel majeurs



Figure 35 Figure 33. Bâtir LeBreton, stratégie d'aménagement du territoire, zones commerciales et institutionnelles.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.

5.3.4 Zone d'innovation flexible — secteur des aqueducs

On envisage de faire du secteur des aqueducs une destination et un point de convergence qui attirera des entreprises créatives et suscitera l'installation de studios, de boutiques de détail, de centres d'innovation, d'espaces pour artisans et créateurs, de restaurants et de centres de divertissement. Ce secteur formera un cœur amusant et stimulant dans les plaines LeBreton, qui favorisera la cohésion sociale et rassemblera résidents et visiteurs. Tous ceux qui s'installeront dans ce secteur pourront tirer profit de ce magnifique emplacement et du domaine public environnant. Il sera capital pour le succès du secteur d'adopter un modèle opérationnel et de mise en œuvre capable d'attirer et de soutenir ces utilisations dynamiques.

5.3.5 Lieu emblématique à usage mixte — place LeBreton

Cet endroit clé au carrefour du secteur des aqueducs, du canal d'amenée Nepean, du secteur des parcs et de l'axe de la rue Preston peut accueillir un lieu de divertissement ou une salle de concert, une institution culturelle ou un autre lieu public distinctif.

5.3.6 Centre d'événements majeurs

Un des sites le long de la rue Albert, entre l'avenue City Centre et la rue Preston, pourrait accueillir un centre d'événements majeurs, tout en permettant une certaine souplesse quant au moment de sa construction, car l'emplacement pourrait être réservé à cette fin jusqu'à une phase de mise en œuvre ultérieure. La taille de cet emplacement et sa proximité aux deux stations du TLR avoisinantes, ainsi qu'au réseau de sentiers et à la rue Albert, une artère importante, en font un lieu idéal. Il peut également être relié au secteur des aqueducs, offrant aux festivaliers des possibilités de repas et des commodités. Si la construction d'un centre d'événements majeurs ou d'une autre grande installation ne se matérialisait pas, ce site pourrait avoir les mêmes fonctions à usage mixte que le reste du secteur de la rue Albert.

Hauteur des bâtiments

— Zone du plan directeur conceptuel

1-5 étages

6-10 étages

11-20 étages

21-30 étages

31-40 étages

Latitude pour un centre d'événementiel majeurs

1



*Autre option d'aménagement



Les couleurs, sur le plan, indiquent la hauteur des bâtiments et comment il est possible d'aménager le territoire compte tenu du nombre d'étages maximum. La forme des bâtiments pourrait changer.

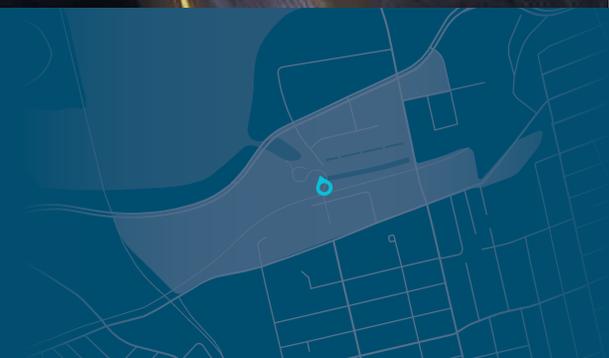
La hauteur de l'éventuel centre d'événements majeurs pourrait atteindre une quarantaine de mètres.

Figure 36 Illustration de la hauteur des bâtiments selon le plan conceptuel provisoire des plaines LeBreton.

* Pour voir les options relatives au site, consulter le plan alternatif, à l'annexe 10.1.



Figure 37 Illustration de l'axe de la rue Preston et de la place LeBreton. Mise en service hivernale du pont et de l'esplanade reliant la rue Preston à la place LeBreton.



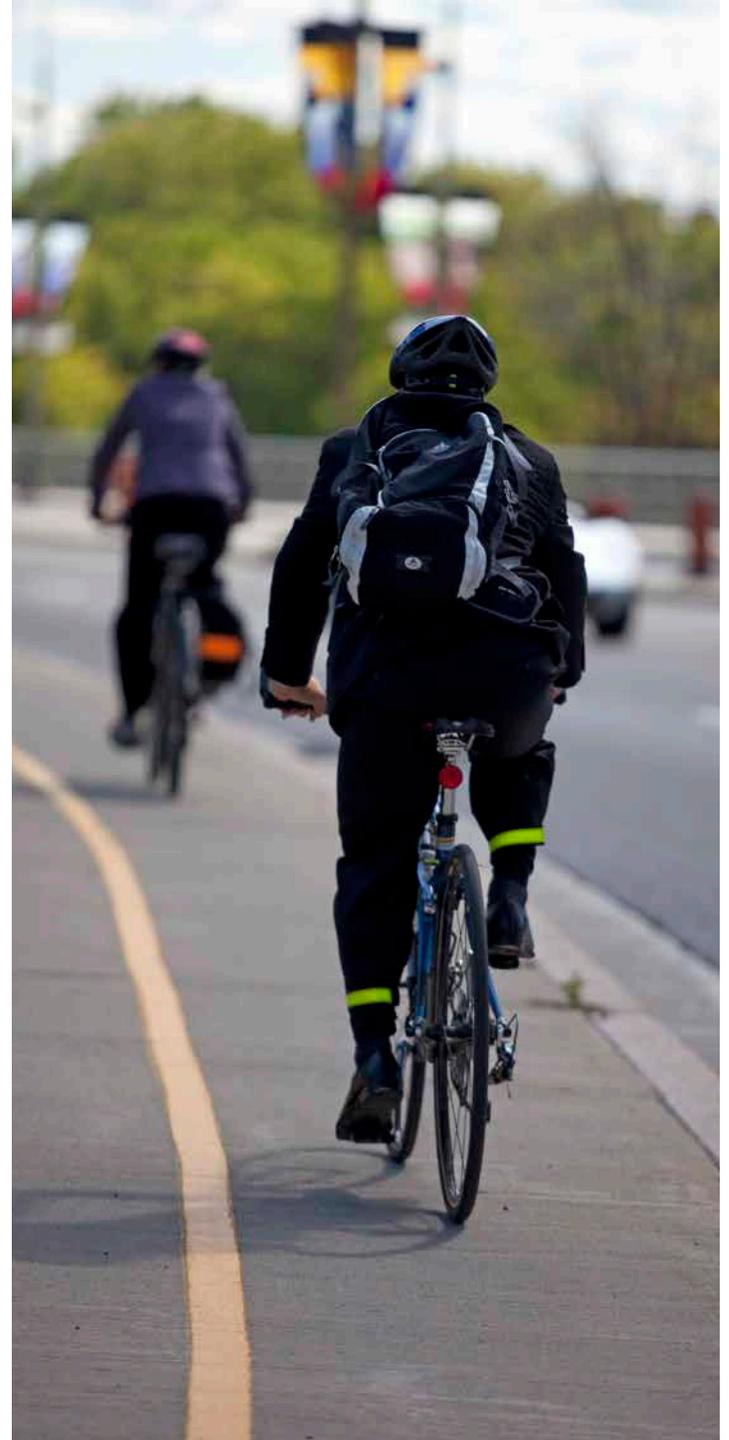
5.4 Infrastructure

5.4.1 Réseau énergétique du quartier

5.4.2 Services sanitaires

5.4.3 Eaux pluviales

5.4.4 Services publics



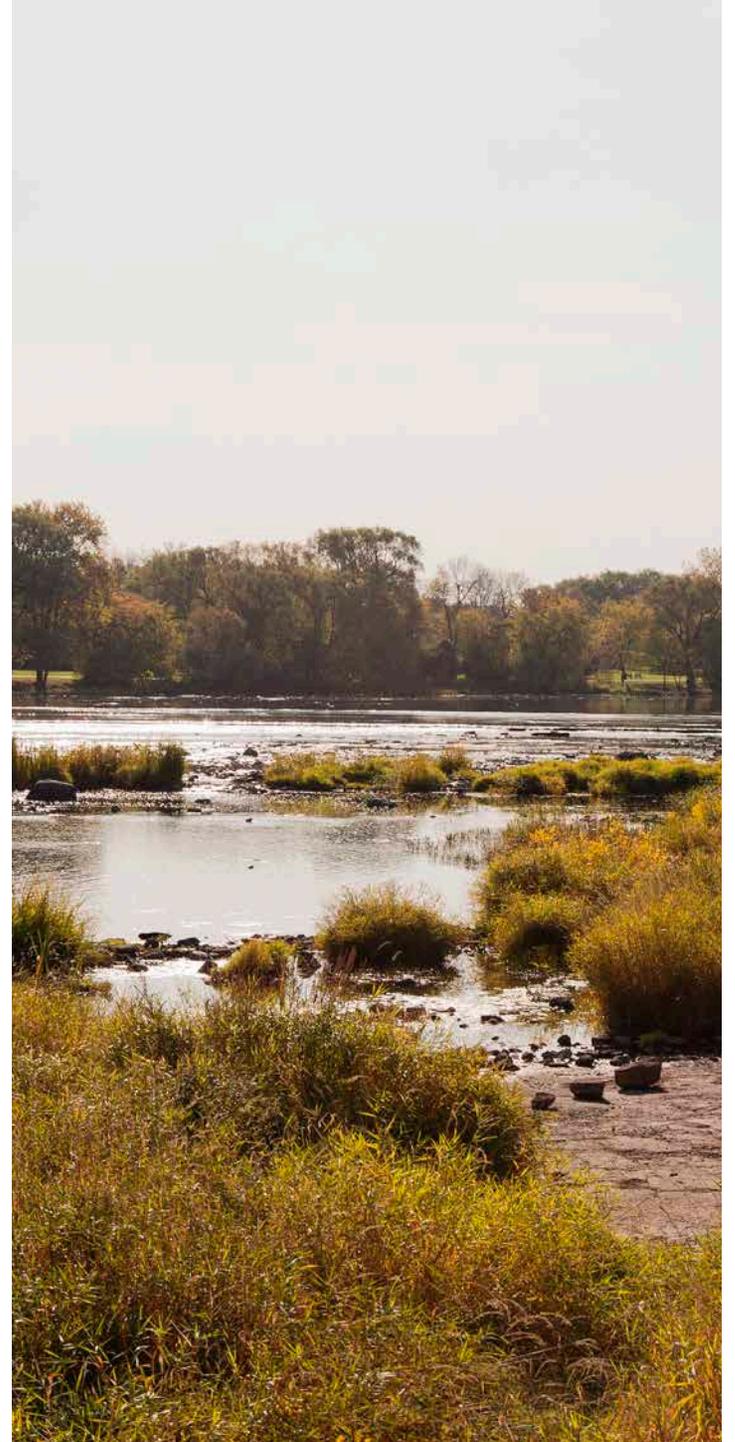


5.5 Liens avec les Autochtones

5.6 Stratégie pour la culture et le patrimoine

5.7 Stratégie de développement durable

5.8 Stratégie de prix abordables







6 Stratégie de design urbain : lignes directrices sur la forme bâtie

Stratégie de design urbain : lignes directrices sur la forme bâtie

La stratégie de design urbain se veut un ensemble souple de lignes directrices en matière de rendement, qui protégeront la vitalité du plan directeur conceptuel, tout en permettant l'innovation en design et l'adaptation à l'évolution des conditions du marché au fil du temps.

De manière générale, il est proposé que la forme bâtie des plaines LeBreton soit constituée de tours avec socle, d'une hauteur moyenne pouvant atteindre six étages, et surmontées d'immeubles plus hauts dans des endroits clés afin d'augmenter la densité de ce quartier axé sur le transport collectif. La forme bâtie du quartier devrait être conçue de façon à créer un environnement public convivial pour les piétons, tout en atténuant l'ombre et les vents forts. Les plaques de plancher des tours seront étroites, et de larges distances de séparation entre les tours seront prévues.

Pour assurer un environnement public animé, les immeubles des plaines LeBreton le long de zones accessibles au public devront être dotés de façades pittoresques et dynamiques. Les endroits où il n'y aura pas de commerces au niveau du sol pourront accueillir des maisons en rangée dotées d'entrées privées intéressantes sur le plan visuel.



6.1 Lignes directrices sur l'aménagement urbain

- + Des commerces attrayants au niveau de la rue ou des unités résidentielles de style maison en rangée devront être situés au niveau du sol et faire face aux rues, aux sentiers, aux parcs ou à d'autres zones accessibles au public.
- + Les commerces de vente au détail ou autres au niveau du sol devront être situés aux emplacements définis dans la stratégie d'aménagement du territoire (section 5.3).

- + Les commerces de détail de plus grande intensité et de plus grande taille, comme les épiceries, devront être situés à des intersections bien en vue.
- + Des reculs devraient être prévus là où il faut plus d'espace pour conserver un environnement public sain. De l'espace pour les commodités essentielles et le débordement des commerces sur les espaces publics seront prévus.
- + L'aménagement dans le secteur des aqueducs devrait favoriser une grande profondeur visuelle au niveau du sol ainsi que des façades attrayantes le long des deux aqueducs, afin d'encourager le développement des deux côtés du secteur.

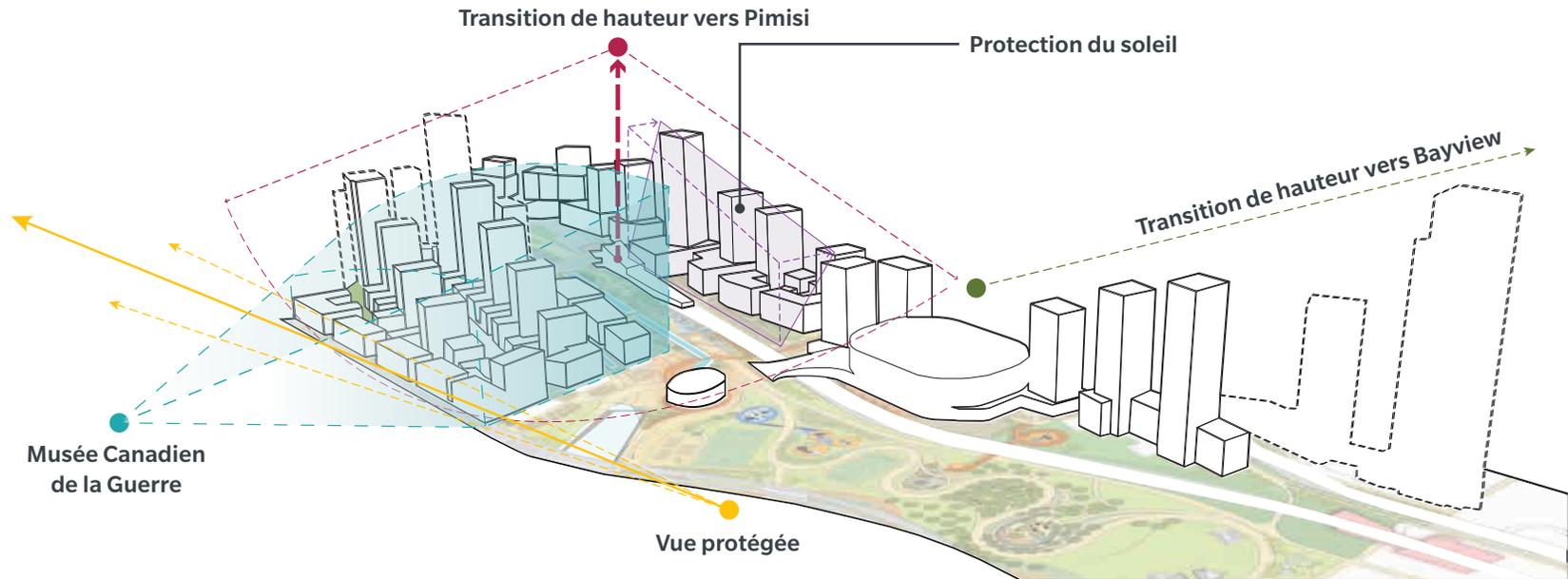
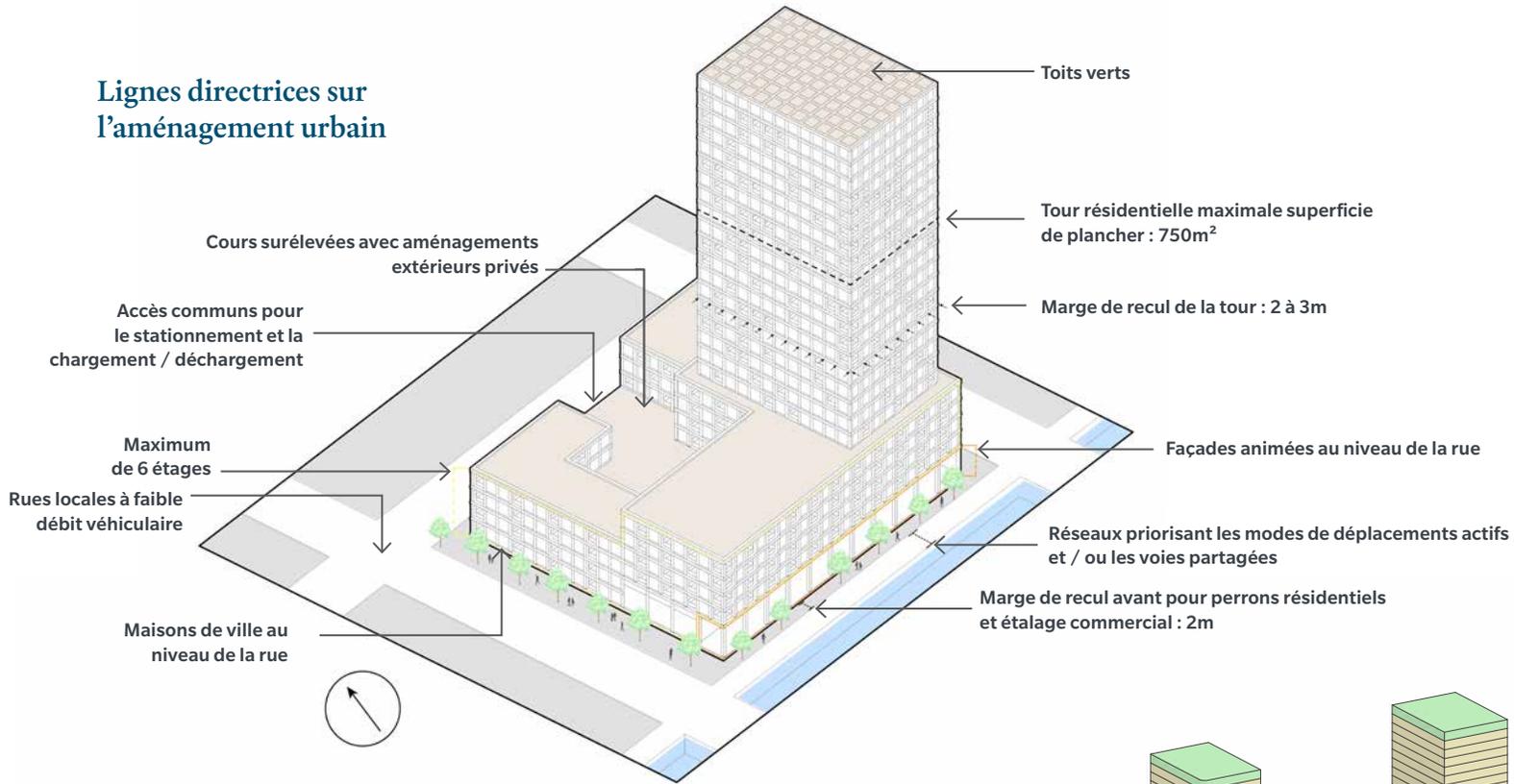


Figure 38 Une transition dans la hauteur des immeubles de la rue Wellington vers les stations du TLR devra être respectée en vue de préserver les importants corridors de vue sur la colline du Parlement et le passage du rayon de soleil au Musée canadien de la guerre le jour du Souvenir.

- + Dans les immeubles au-dessus du niveau du sol, il pourrait y avoir un mélange de locaux à bureaux et de locaux résidentiels, conformément à la stratégie d'aménagement du territoire du plan directeur conceptuel (section 5.3).
- + Pour suivre l'évolution des conditions du marché, il sera permis d'apporter les modifications aux bâtiments indiquées dans la stratégie d'aménagement du territoire (section 5.3), à la discrétion de la CCN. Il ne sera pas nécessaire d'apporter de modifications au plan directeur conceptuel.
- + Les bâtiments comporteront une base d'une hauteur maximale de six étages, sauf lorsque des utilisations institutionnelles à grande échelle sont proposées.
- + Les utilisations institutionnelles à grande échelle peuvent comprendre une base d'un maximum de neuf étages, mais leurs façades doivent présenter un intérêt visuel.
- + Au sixième étage ou avant, les bâtiments doivent intégrer des reculs d'au moins trois mètres par rapport à la façade du bâtiment au niveau du sol.
- + La surface de plancher maximale des tours résidentielles est fixée à 750 mètres carrés.
- + La surface de plancher maximale des tours de bureaux et des établissements est fixée à 1 200 mètres carrés.
- + Les immeubles encadreront les espaces publics d'une manière qui contribue au domaine public sans nuire à sa jouissance.
- + L'aménagement le long de la rue Albert devrait être adapté et articulé de manière à refléter le quartier au sud, où la densité est plus faible.
- + Dans la mesure du possible, l'art public et les éléments d'interprétation devraient être intégrés dès l'étape de la conception du bâtiment.
- + L'accès au stationnement et à la zone de chargement devra se faire au moyen d'une seule entrée pour chaque groupe d'immeubles.
- + À l'exception des aires de stationnement ou de chargement accessibles, tous les stationnements seront souterrains.
- + Des cours avec commodités extérieures privées seront aménagées pour chaque pâté de maisons. Des cours pourront être aménagées à un certain niveau (d'un à deux étages au-dessus du sol) pour montrer que l'espace d'agrément est réservé aux occupants de l'immeuble; il faut cependant maintenir une bonne profondeur visuelle au domaine public environnant.
- + Les toits verts et les jardins sur les toits seront intégrés dans la mesure du possible et comprendront des espèces de plantes indigènes à pollinisateurs.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain



Souplesse de l'aménagement

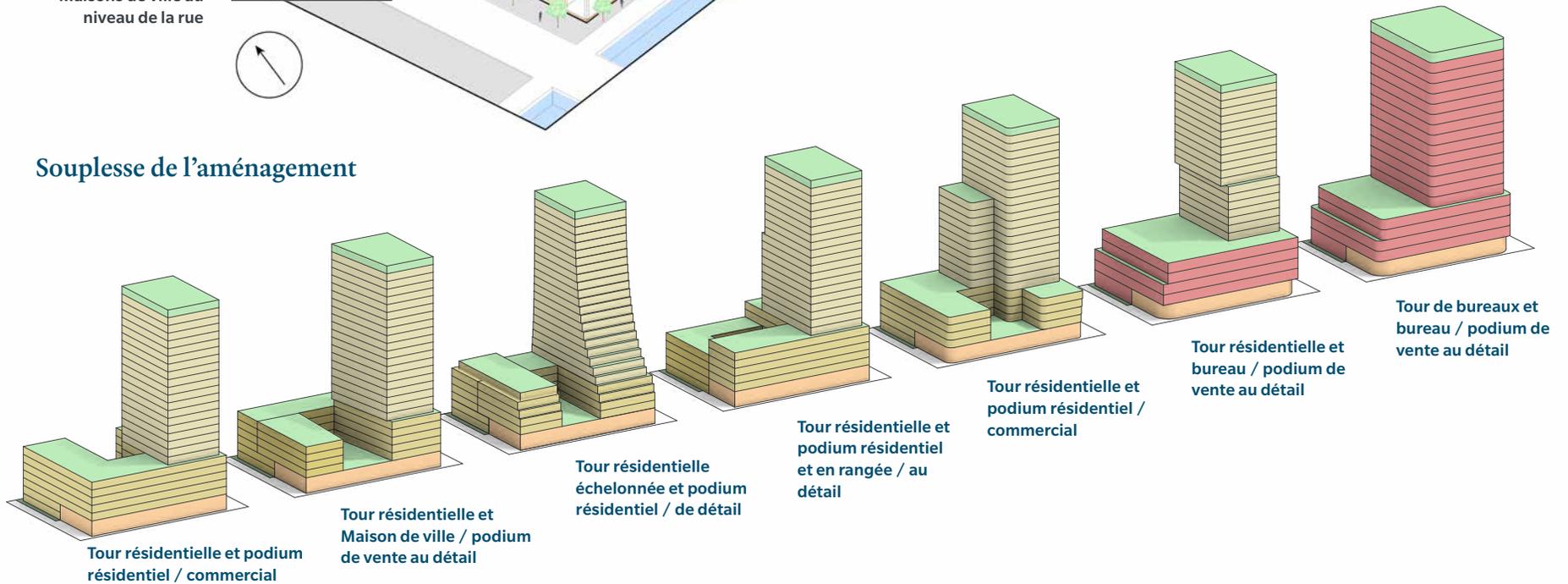


Figure 39 Les lignes directrices sur l'aménagement urbain seront souples, ce qui facilitera le design des bâtiments dans un pâté de maisons typique.



7 Principes directeurs



Figure 40 Mettre en valeur l'expérience de la capitale.

Principes directeurs

7.1 Mettre en valeur l'« expérience de la capitale »

Refléter l'importance nationale des plaines LeBreton en créant une nouvelle destination ambitieuse dans la capitale, qui célèbre le Canada.

Le plan directeur conceptuel améliorera l'« expérience de la capitale » grâce aux moyens suivants :

- + **Protéger les points d'observation** : les points d'observation vers la colline du Parlement et le Musée canadien de la guerre, ainsi que les couloirs d'ensoleillement, seront préservés.
- + **Créer un domaine public continu** : les espaces publics accessibles à tous relieront les zones urbaines développées à des espaces et à des sentiers restaurés.
- + **Accueillir des établissements nationaux** : les terrains au nord de la rue Wellington seront réservés aux établissements et aux monuments nationaux.
- + **Enrichir l'expérience du visiteur** : ce centre d'intérêt dynamique constituera une nouvelle destination pour les visiteurs de la capitale.
- + **Célébrer le patrimoine** : le plan directeur conceptuel comprend le système des aqueducs d'Ottawa ainsi que ses ponts et ses aqueducs patrimoniaux. Des possibilités de célébrer la diversité du patrimoine autochtone, industriel, culturel et naturel du site seront incluses dans le plan, et élaborées en tenant compte des résultats des consultations qui auront lieu pendant l'aménagement du site.

7.2 Bâtir une communauté

Créer un endroit inclusif où il fait bon vivre, travailler, apprendre et se divertir. Offrir des installations, des services et des lieux publics qui sont actifs, animés et polyvalents et qui favorisent la santé et le bien-être collectifs.

Le plan directeur conceptuel prévoit l'édification d'un quartier grâce aux moyens suivants :

- + **Mettre en place une combinaison d'utilisations** : une combinaison de possibilités résidentielles, d'emplois et de commerces de vente au détail créera une zone vivante et diversifiée.
- + **Intégrer diverses options de logement** : un ensemble diversifié de types de logements offrira des options inclusives.
- + **Promouvoir le bien-être** : le plan encourage et soutient des modes de vie sains et actifs, et offre des possibilités de commodités et de ressources qui favorisent le bien-être des résidents et des visiteurs.
- + **Améliorer l'infrastructure sociale** : les parcs, le TLR, la place LeBreton et la bibliothèque formeront une infrastructure sociale et des espaces communautaires encourageant l'interaction et les liens entre les personnes.



Figure 41 Bâtir une communauté.



Figure 42 Créer des liens.

7.3 Créer des liens

Rapprocher les gens et le milieu en aménageant des espaces publics interactifs et en reliant efficacement les commodités et quartiers avoisinants. Tirer profit de l'accès au TLR et établir des réseaux de transport actif selon une approche Vision zéro.

Le plan directeur conceptuel permettra de créer de solides liens grâce aux moyens suivants :

- + **Soutenir le transport multimodal** : dans la gamme des options de déplacement durables, notons un réseau intégré de pistes cyclables, de trottoirs, de sentiers et autres accès faciles au transport collectif.
- + **Créer une expérience sécuritaire et conviviale pour les piétons** : puisque les sentiers et les rues sont conçus de manière à ce que les véhicules roulent à basse vitesse et de façon sécuritaire, l'environnement sera propice à la marche.
- + **Soutenir un milieu de vie à cinq minutes de tout** : grâce à la proximité des commodités, il sera possible de vivre à une distance de marche de toutes choses.
- + **Se connecter à la rivière** : les sentiers qui traversent les plaines LeBreton relieront les quartiers avoisinants et les stations du TLR aux parcs et à la rivière.

7.4 Valoriser la nature

Mettre l'environnement à l'avant-plan, tant par une conception qui réhabilite, met en valeur et protège les caractéristiques naturelles des lieux, et qui améliore l'accès aux cours d'eau. Écologiser l'infrastructure, promouvoir la biodiversité et créer de nouveaux espaces verts.

Le plan directeur conceptuel valorisera la nature grâce aux moyens suivants :

- + **Prévoir une forte proportion d'espaces ouverts** : plus de 40 % de la superficie prévue sera consacrée aux parcs.
- + **Soutenir les éléments naturels** : la préservation et l'amélioration des éléments écologiques, y compris le canal d'aménée Nepean, soutiendront les écosystèmes naturels en milieu urbain. Le couvert forestier sera augmenté.
- + **Fournir un accès à la rivière** : préserver et améliorer les habitats riverains et humides, tout en offrant un meilleur accès public et en permettant la tenue d'activités récréatives.
- + **Mettre l'accent sur la gestion durable de l'eau** : l'intégration des éléments naturels dans l'environnement bâti permettra de gérer durablement les eaux pluviales sur le site.
- + **Créer un accès aux espaces naturels** : les résidents, les travailleurs et les visiteurs des plaines LeBreton auront facilement accès aux espaces naturels en raison de la proximité du parc et du bord de la rivière.
- + **Minimiser l'empreinte urbaine** : la forme urbaine compacte réduira au minimum l'empreinte bâtie, réservant ainsi des terres pour les loisirs et la nature.



Figure 43 Valoriser la nature.



Figure 44 Favoriser la durabilité et l'innovation.

7.5 Favoriser la durabilité et l'innovation

Établir et soutenir une vocation d'excellence tout au long du projet, et faire place à l'innovation en matière de design et à la durabilité. Inclure des mesures de résilience et d'atténuation des changements climatiques dans le but de bâtir un quartier carboneutre.

Le plan directeur conceptuel favorisera la durabilité et l'innovation grâce aux moyens suivants :

- + **Devenir carboneutre** : le plan de mise en œuvre établira des cibles de zéro émission, qui seront combinées à des exigences strictes en matière de rendement pour les bâtiments.
- + **Soutenir un développement axé sur le transport collectif** : un réseau multimodal offrira aux résidants des options plus durables pour leurs déplacements quotidiens.
- + **Gestion durable de l'eau** : les bâtiments durables et la conception du site permettront de capter, de traiter et de réutiliser l'eau.
- + **Utilisation efficace des ressources** : les concepteurs privilégieront l'utilisation de matériaux locaux et écologiques et maximiseront la durée de vie des immeubles.

7.6 Faire honneur au passé

Honorer et interpréter le rôle des plaines LeBreton à titre de lieu d'importance pour les peuples autochtones et pour l'essor de la capitale, et créer un lien tangible entre l'histoire et l'avenir du site. Témoigner des effets durables d'importants événements de l'histoire des plaines LeBreton, comme l'expropriation de ses anciens occupants.

Le plan directeur conceptuel honorera le passé grâce aux moyens suivants :

- + **Célébrer les cultures autochtones** : la consultation continue des Autochtones permettra de déterminer les façons de célébrer le patrimoine et la culture autochtones sur le site.
- + **Découvrir le passé** : dans le cadre de la dynamisation du réseau historique de distribution d'eau d'Ottawa (aqueducs et ponts), une histoire vivante du site sera intégrée dans le tissu de la nouvelle conception de même que dans l'utilisation quotidienne.
- + **Faire connaître des histoires sur le site** : des récits sur l'histoire industrielle; le rôle de l'eau; la production d'électricité; et la vie des anciens habitants du secteur seront communiqués grâce aux noms attribués et à des éléments d'interprétation, tels que des artefacts, des affiches et des panneaux d'orientation.



Figure 45 Faire honneur au passé.



Figure 46 Passer à l'action.

7.7 Passer à l'action

Réaliser la vision selon une approche d'aménagement stratégique axée sur la faisabilité commerciale. Consulter le public et collaborer avec les partenaires pour réaliser les objectifs du projet en temps opportun et de manière à obtenir le rendement optimal au plan social, environnemental et économique.

Le plan directeur conceptuel permettra d'y parvenir grâce aux moyens suivants :

- + **Collaborer avec les partenaires** : une collaboration étroite entre tous les ordres de gouvernement, les organisations non gouvernementales, les groupes communautaires, les partenaires du secteur privé et les intervenants autochtones sera nécessaire si l'on veut faire du plan directeur conceptuel une réalité.
- + **Exécuter le projet en diverses phases** : le plan sera mis en œuvre étape par étape, ce qui financera la création de nouveaux biens publics, comme les parcs.
- + **Comprendre l'économie** : un plan d'affaires réalisable du point de vue économique appuiera le plan directeur conceptuel de manière à ce que la mise en œuvre se fasse par étapes stratégiques et en utilisant de solides principes de gestion de projet.





8 Contexte stratégique

Contexte Stratégique

Le projet Bâtir LeBreton s'inscrit dans le cadre des lois, des politiques et des plans existants qui régissent la façon dont le site peut être réaménagé. L'analyse exhaustive de ce cadre appuiera la modification du Plan secondaire de l'aire centrale avec la Ville d'Ottawa, qui est requise pour réaliser la vision de ce plan. Cela dit, la section qui suit évalue le contexte actuel du site et son lien avec le cadre stratégique et de planification de la CCN.

8.1 Aménagement actuel des terres

La majeure partie du site de 29 hectares est actuellement inoccupée et essentiellement inaccessible au public en raison de la présence de sols contaminés dans son ensemble. Le site ayant été vidé de toutes utilisations résidentielles et industrielles après l'expropriation dans les années 1960, un développement progressif a eu lieu dans les environs au cours des dernières décennies, y compris la construction du Musée canadien de la guerre, le réaligement de la promenade de l'Outaouais (maintenant la promenade Sir-John-A.-Macdonald), la construction de projets résidentiels et de la ligne de la Confédération du TLR, laquelle traverse le site et est entrée en service en 2019.

8.2 Politique de la CCN

La CCN est une entité fédérale unique de la région de la capitale nationale. Elle est la principale intendante des lieux publics d'importance nationale; un partenaire créatif en matière d'aménagement et de conservation; et une planificatrice à long terme. Étant donné que les plaines LeBreton sont administrées par la CCN, le plan directeur conceptuel doit être conforme aux objectifs et aux politiques des plans applicables. Parmi les plans applicables aux plaines LeBreton, mentionnons le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 et le Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada.

8.2.1 La Loi sur la capitale nationale

La Loi sur la capitale nationale a créé la CCN, dont la mission est « d'établir des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la capitale nationale et de concourir à la réalisation de ces trois buts afin de doter le siège du gouvernement du Canada d'un cachet et d'un caractère dignes de son importance nationale ».

Pour que la CCN puisse remplir sa mission, le Parlement lui a accordé plusieurs pouvoirs clés, dont l'acquisition et l'aliénation de terrains. De plus, la Loi autorise la CCN à entreprendre les tâches suivantes conformément à la planification et à la mise en œuvre du plan directeur conceptuel des plaines LeBreton :

- + construire, entretenir et exploiter des parcs, places, voies publiques, promenades, ponts, bâtiments et autres ouvrages;
- + entretenir et améliorer ses propres biens ou, à la demande du titulaire ou autre responsable d'un ministère, d'autres biens placés sous l'autorité de ce ministère et gérés par lui;
- + collaborer ou participer à des projets conjoints avec les municipalités locales ou d'autres autorités, ou leur accorder des subventions, en vue de l'embellissement, de l'aménagement ou de l'entretien des propriétés;
- + aménager, entretenir et exploiter — ou accorder des concessions d'exploitation —, sur toute propriété de la Commission, des lieux d'intérêt ou d'usage public, notamment des lieux de divertissement, de loisir et de rafraîchissement.

8.2.2 Le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067

En 2017, la CCN a publié le Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067, une vision sur 50 ans pour la région de la capitale nationale. En équilibrant les intérêts souvent concurrents du patrimoine naturel et culturel avec la croissance économique et démographique, ce plan vise à doter la région de la capitale nationale des attributs suivants : pittoresque, naturelle, florissante et branchée. Le plan directeur conceptuel des plaines LeBreton s'inscrit en droite ligne dans les visées du Plan de la capitale du Canada et aborde les tendances émergentes et les nouveaux défis, notamment les suivants.

8.2.2.1 Créer une région de la capitale résiliente, dynamique et viable

- + Contribuer au développement de quartiers complets et compacts propices à la marche.
- + Veiller à ce que les résidants aient des choix en matière de mobilité, y compris la marche, le vélo, le transport collectif ou la conduite.
- + Améliorer la qualité et l'inclusivité des lieux publics urbains.
- + Améliorer la viabilité environnementale et la vitalité économique de la région de la capitale nationale.

8.2.2.2 Faciliter l'intégration du transport et de l'aménagement du territoire

- + Favoriser des modèles d'aménagement plus compacts.
- + Se concentrer sur la mobilité accessible et durable.
- + Intégrer l'importance croissante des modes de transport actifs au cœur de la ville.
- + Régler la question de la détérioration de la qualité de l'air en redéfinissant l'importance des réseaux de transport axés sur l'automobile.
- + Augmenter l'efficacité et la durabilité des systèmes d'infrastructure.

8.2.2.3 Offrir des installations fédérales

- + Poursuivre la transition vers des installations fédérales accessibles par un réseau de transport collectif rapide et l'aménagement de sites à usage mixte.
- + Contribuer aux objectifs de planification régionale et à la vitalité urbaine.
- + Offrir des aménagements modernes en milieu de travail qui permettent à l'administration fédérale de s'adapter à de nouvelles méthodes de communication et de collaboration.

8.2.2.4 Respecter la nature, le climat et la durabilité

- + Mettre l'accent sur l'écologisation de l'infrastructure; l'amélioration de l'efficacité énergétique; et l'inversion proactive de la détérioration de l'environnement.
- + Assurer la résilience dans les sphères économique et sociale, afin d'offrir un accès égal et équitable à l'emploi, au choix de logement, à une meilleure mobilité et à une bonne qualité de vie.
- + Mettre l'accent sur la préservation et la protection de la biodiversité urbaine.

8.2.2.5 S'adapter à une population croissante, vieillissante et plus diversifiée

- + Se préparer à l'augmentation prévue de la population, soit à plus de 2 millions de personnes d'ici 2067.
- + Planifier l'accessibilité des espaces publics et des espaces naturels pour tous les âges et toutes les capacités.
- + Tenir compte des besoins des personnes handicapées.
- + Aborder le virage démographique vers des ménages comptant moins de personnes.
- + Prendre en considération la croissance de l'immigration.

Au-delà de ces tendances et de ces défis, le Plan de la capitale du Canada contient également plusieurs objectifs « jalons » à atteindre au cours des 50 prochaines années. L'aménagement des plaines LeBreton est expressément désigné comme un jalon à franchir, et le plan directeur conceptuel appuie ce plan tout comme d'autres objectifs stratégiques.

8.2.2.6 La capitale et l'économie régionale

- + Réaménager les plaines LeBreton pour en faire l'élément central d'un secteur revitalisé de la capitale.
- + Appuyer Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) dans son rôle de fournisseur de locaux à l'administration fédérale, dans des endroits qui contribueront à l'édification de la capitale et de la ville, et ce, grâce à une planification cohérente contribuant à la réalisation des priorités municipales en matière de gestion de la croissance.
- + Atteindre, dans le secteur urbain actuel, les objectifs régionaux de consolidation et d'intensification.
- + Localiser les installations de locaux fédéraux près des services de transport collectif facilement accessibles et construire des bâtiments dont la conception améliore le rendement énergétique et l'accessibilité, ce qui contribuera au développement durable de la région et réduira les impacts environnementaux.

8.2.2.7 Les cours d'eau et les berges

- + Maintenir les espaces verts riverains en tant qu'espaces verts publics de premier plan et établir de nouvelles structures et de nouveaux partenariats pour favoriser davantage l'accès public, la pratique d'activités et l'offre de services, tout en améliorant la qualité des habitats naturels dans les secteurs où il y a moins d'activité.
- + Transformer les corridors des promenades en parcs linéaires riverains répondant aux besoins d'un centre urbain appelé à se densifier.
- + Travailler en partenariat pour permettre la tenue, dans les parcs riverains actuels, d'activités compatibles avec leur vocation, et pour maintenir l'accès à des lieux servant à la réalisation de programmes nationaux.
- + Améliorer les terrains riverains pour faire renaître l'esprit riverain qui s'est perdu au cours du siècle dernier.
- + Accroître la capacité piétonnière et cyclable le long des berges.
- + Favoriser une animation accrue sur les berges de la rivière aux plaines LeBreton.



8.2.2.8 Représentation autochtone dans la capitale

- + Contribuer à la reconnaissance des peuples autochtones dans la toponymie de la région, de même que par l'édification d'éléments commémoratifs nationaux.
- + Renforcer les traditions culturelles des Algonquins anishinabés par la création d'espaces et de partenariats qui mettent en évidence la présence des Algonquins dans la capitale dynamique et branchée du Canada.
- + Mettre en valeur les arts autochtones dans le paysage et l'architecture de la capitale.

8.2.2.9 Les espaces verts urbains de la capitale

- + Conserver les espaces verts d'importance nationale qui remplissent des fonctions liées à la capitale.
- + Aménager des liens écologiques vers les grands réseaux écologiques, depuis le réseau de parcs urbains et d'espaces verts de la capitale.

8.2.2.10 Une culture et un patrimoine vivants

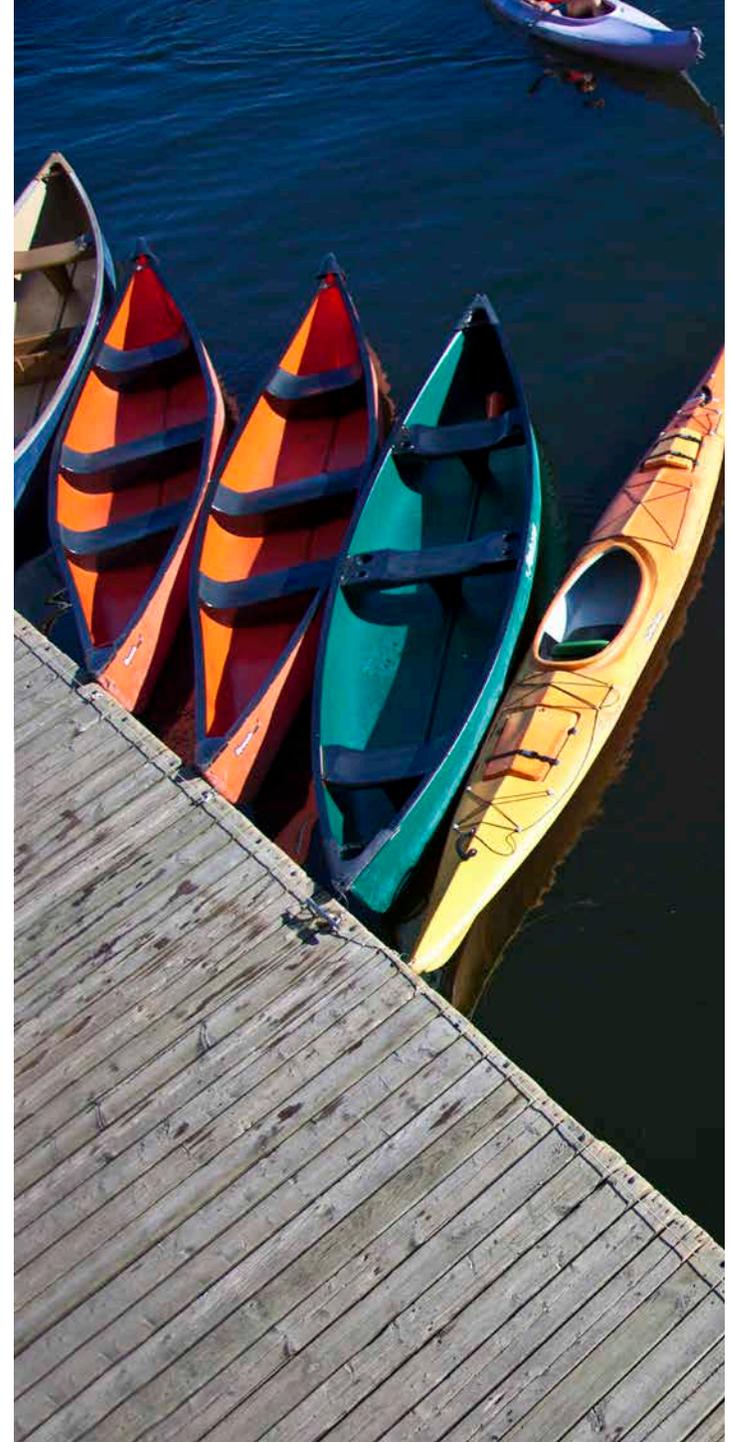
- + Protéger les lieux patrimoniaux et leur redonner vie en leur trouvant de nouvelles vocations qui respectent leur caractère; qui s'harmonisent avec les éléments patrimoniaux à préserver; et qui permettent d'y intégrer adéquatement des dispositifs d'accessibilité.
- + Promouvoir la qualité du design pour encourager, au fil du temps, la création de lieux, de bâtiments, d'ouvrages et de paysages adaptés, accessibles, durables et responsables.
- + Privilégier l'utilisation des terrains de la CCN pour la tenue d'activités culturelles nationales et appuyer la création artistique.
- + Collaborer avec des partenaires fédéraux pour ajouter et mettre en valeur des œuvres d'art de la plus grande qualité dans les lieux publics de la capitale, qu'il s'agisse d'installations autonomes ou intégrées à d'autres projets d'aménagement.
- + Soutenir la diversité des arts dans la capitale en autorisant l'utilisation des terrains de la CCN, le cas échéant, par des organismes à but non lucratif et des établissements d'enseignement pour des activités temporaires.

8.2.2.11 Les liens et la mobilité

- + Investir dans l'intendance prudente du réseau de promenades, en mettant l'accent sur la protection et la mise en valeur des qualités intrinsèques de cette « infrastructure verte » fédérale robuste et interreliée.
- + Équilibrer la répartition modale des transports dans la capitale; et faire de la marche, du cyclisme et des services d'autopartage des solutions de rechange attrayantes à l'utilisation de la voiture privée.

8.2.2.12 Promouvoir l'excellence en design

- + Jouer un rôle de chef de file dans la région pour promouvoir des projets inspirants et de qualité, soit des projets adaptés au contexte; répondant aux besoins des utilisateurs; cohérents et flexibles; plaisants sur le plan esthétique; durables et adéquats pour les fins auxquelles ils sont destinés; offrant un accès universel; et écoénergétique.
- + Encourager les approches intégrées de conception, afin de favoriser les meilleurs résultats pour chaque projet individuel, et veiller à ce que des spécialistes du design et de l'aménagement du territoire y participent pour que les projets réalisés soient de la plus grande qualité possible.
- + Chercher à ce que le design prenne en compte à la fois la forme du bâti et les lieux publics environnants, afin qu'il s'en dégage un caractère intégré; et tenir compte des panoramas, des relations entre les formes bâties et du caractère des rues.
- + Maintenir et préserver les points de vue sur les symboles nationaux.
- + Soutenir l'innovation et l'accessibilité en architecture, en design et en planification urbaine, de même que la mise en valeur du patrimoine.
- + Intégrer l'énergie renouvelable au projet.



8.2.3 Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada

Le Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada, adopté en 2005, régit jusqu'en 2025 la planification et l'aménagement des terres fédérales dans le cœur de la capitale (qui comprend les plaines LeBreton). Le plan directeur conceptuel appuie plusieurs des priorités clés du Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada, notamment les suivantes :

- + amélioration et expansion de l'expérience publique dans le cœur de la capitale pour les visiteurs canadiens et internationaux et les résidents, notamment par l'ajout de scènes, de monuments commémoratifs, d'œuvres d'art public, de programmes et d'interprétation;
- + finalisation du projet de réaménagement des plaines LeBreton en un quartier polyvalent;
- + promotion de nouvelles institutions publiques et culturelles canadiennes et amélioration des installations existantes au nord et à l'ouest des plaines LeBreton;
- + préparation des plans de zone pour les plaines LeBreton.

Les terres visées par le plan directeur conceptuel font l'objet d'un examen spécial à la section 4.8 du Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada, où elles sont désignées comme étant le sud des plaines LeBreton. L'objectif pour la partie sud des plaines LeBreton est « d'aménager un quartier polyvalent animé fonctionnant comme un quartier indépendant, mais bien relié au centre des affaires d'Ottawa, à la rue Sparks, au nord des plaines LeBreton et aux îles des Chaudières et Victoria ». Le Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada présente ensuite des énoncés de politique précis afin que tout aménagement futur atteigne cet objectif.

8.2.3.1 réserver le caractère et l'enrichir

- + Proposer l'aménagement d'un quartier polyvalent bien conçu comprenant des immeubles d'habitation de moyenne et de grande densité; des commerces et des bureaux; ainsi que des services et des commodités, le tout complété par un réseau d'espaces ouverts et publics adéquatement reliés.

8.2.3.2 Améliorer les liens

- + Travailler avec la ville d'Ottawa pour établir des liens piétonniers évidents vers le centre des affaires, jusqu'à l'escarpement et à travers le Jardin des provinces et des territoires. Explorer le potentiel de créer un autre lien entre la rue Sparks et le pont Pooley en passant par le parc appartenant à la CCN, dans le haut de l'escarpement, ou par d'autres moyens.
- + Doter le sud des plaines LeBreton d'un réseau de parcs et d'espaces ouverts reliant les secteurs avoisinants.

8.2.3.3 Accroître l'utilisation, l'agrément, l'animation et la sécurité

- + Aménager un espace public attrayant le long de l'aqueduc patrimonial.

8.2.4 Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais

Le Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais vise à transformer en parc les terres riveraines adjacentes à la promenade Sir-John-A.-Macdonald. Ces terres comprennent celles situées au nord et à l'ouest de la promenade, là où elle traverse les terres visées par le plan directeur conceptuel du projet Bâtir LeBreton. Le plan du parc riverain établit une série d'activités publiques et d'événements, y compris pour la rive adjacente aux plaines LeBreton. Il améliore en outre la connectivité avec les plaines LeBreton et d'autres quartiers avoisinants. L'un des secteurs désignés est le secteur D : de Parkdale à la baie de Nepean. Il s'y trouve deux pôles d'activité qui agrémentent l'expérience des visiteurs du parc de la berge sud de la rivière des Outaouais, dont le pôle de la baie de Nepean. Le plan directeur conceptuel est congruent avec les orientations stratégiques du Plan du parc riverain de la berge sud de la rivière des Outaouais, y compris en ce qui concerne le pôle de la baie de Nepean.

8.2.5 Plan stratégique du Sentier de la capitale

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale est la principale référence de la CCN pour la planification et la gestion du réseau du Sentier de la capitale. Ce réseau, constitué de plus de 220 kilomètres de sentiers à usages multiples et hors route, traverse des paysages urbains, des banlieues, des zones rurales et des zones boisées. Une section du Sentier de la capitale franchit la limite nord des plaines LeBreton le long de la rivière des Outaouais.

Au moment de la création du plan directeur conceptuel des plaines LeBreton, le Plan stratégique du Sentier de la capitale de 2006 était en cours d'examen. La mise à jour de ce plan devrait être terminée et approuvée au printemps 2020. L'une des priorités clés de cette mise à jour comprend les efforts qui appuient l'harmonisation régionale avec d'autres réseaux de mobilité, y compris ceux offerts par la Ville de Gatineau et la Ville d'Ottawa.

8.3 Politique provinciale

8.4 Politique de la Ville d'Ottawa



9 Stratégie de mise en œuvre progressive

Stratégie de mise en œuvre progressive



10 Annexes

Annexes

10.1 Autres Options

Les cartes ci-après illustrent deux options possibles pour le secteur de la rue Albert : l'une intégrant un éventuel centre d'événements majeurs ou une autre grande installation et l'autre présentant un quartier à usage mixte.

Plan directeur conceptuel de rechange : Cette version du plan directeur conceptuel montre de quoi aurait l'air le secteur de la rue Albert sans centre d'événements majeurs ou autre grande installation.

Centre d'événements majeurs



Autre option d'aménagement





Figure 47 Plan directeur conceptuel de rechange



Figure 48 « Expériences » du plan directeur conceptuel de rechange.

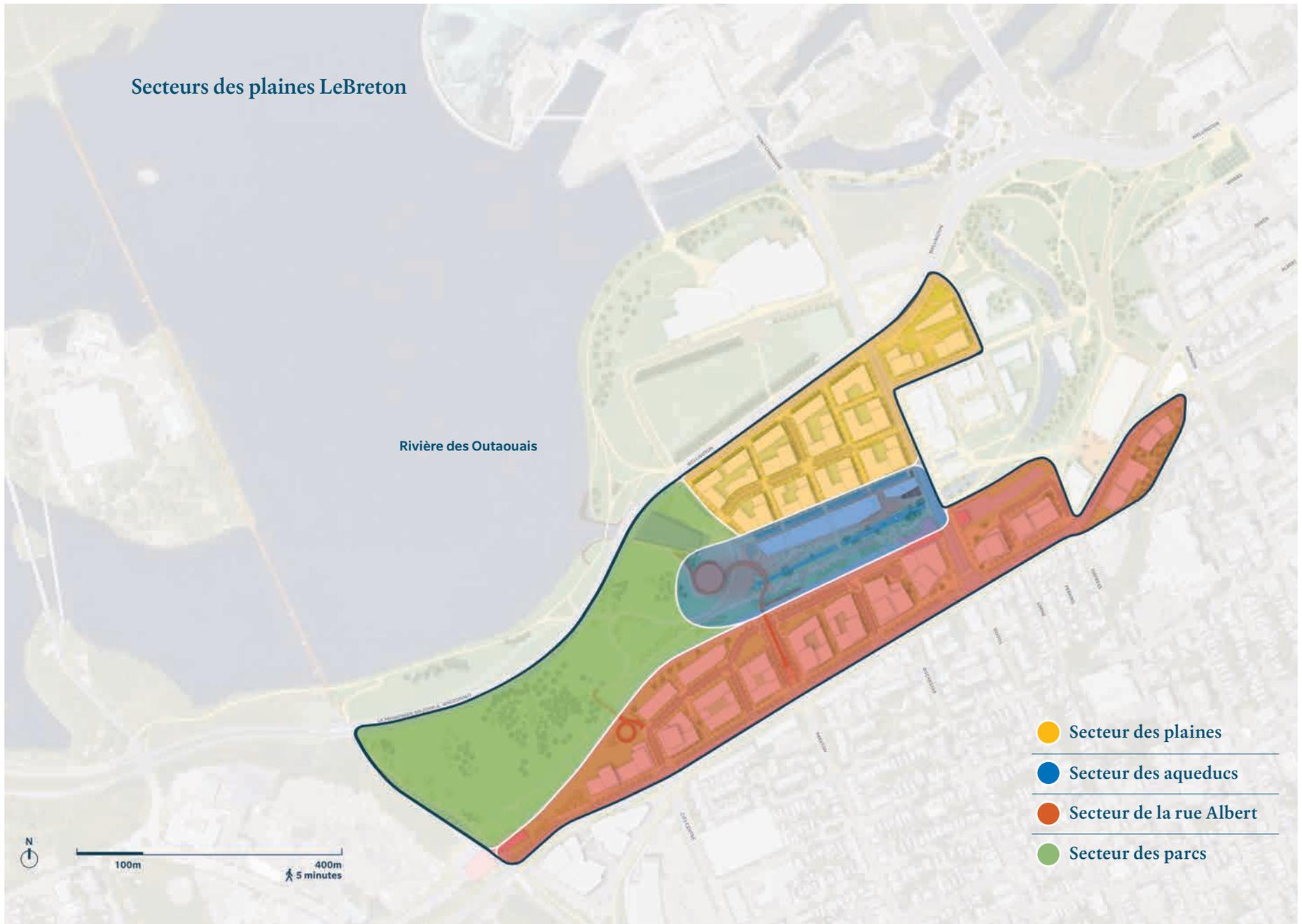


Figure 49 Plan directeur conceptuel de rechange : Secteurs des plaines LeBreton.

Les parcs et autres éléments du domaine public

- Zone du plan directeur conceptuel
- Bord de la zone des espaces ouverts
- 🌳 Portes d'entrée au parc
- Accès au parc à partir de la station de TLR



Figure 50 Plan directeur conceptuel de recharge : Les parcs et autres éléments du domaine public



Figure 51 Plan directeur conceptuel de rechange : Exemple d'aménagement des parcs et du domaine public.

Stratégie de mobilité

- Zone du plan directeur conceptuel
- Trottoir/sentier pour piétons
- Sentier multifonctionnel
- Piste cyclable en site propre
- Rue partagée (10 km/h)
- Rue locale à circulation apaisée (30 km/h)
- Route artérielle (50-60 km/h)
- Passage pour piétons
- Passage à niveau du TLR
- Entrée de la station du TLR
- Lieux de portage officiels
- Lieux de portage informels



- 1 Grand escalier
- 2 Passage souterrain Pimisi
- 3 L'axe de la rue Preston
- 4 L'axe de l'avenue City Centre
- 5 Connexions aux sentiers

Figure 52 Plan directeur conceptuel de rechange : stratégie de mobilité.

Mobilité active

- Zone du plan directeur conceptuel
- - - Trottoir/sentier pour piétons
- - - Sentier multifonctionnel
- - - Piste cyclable en site propre
- - - Rue partagée (10 km/h)
- - - Rue locale à circulation apaisée (30 km/h)



Figure 53 Plan directeur conceptuel de rechange : mobilité active.



Figure 54 Plan directeur conceptuel de rechange : réseau de transport collectif.



Figure 55 Plan directeur conceptuel de rechange : Les circuits piétonniers des stations Bayview et Pimisi du TLR assureront les liens au cœur des plaines LeBreton et dans les quartiers avoisinants, dans un rayon de cinq à dix minutes de marche.



Figure 56 Plan directeur conceptuel de rechange : réseau routier.



Figure 57 Plan directeur conceptuel de rechange : stationnement.

Stratégie d'aménagement du territoire

- Zone du plan directeur conceptuel
- Usage mixte (bureaux et établissements)
- Usage mixte (vente au détail)
- Usage mixte (habitations)
- Zone d'innovation flexible (secteur des aqueducs)
- Lieu emblématique à usage mixte - Place LeBreton
- Centre d'événements majeurs
- Parcs



Figure 58 Plan directeur conceptuel de rechange : Stratégie d'aménagement du territoire.

Commerces de détail donnant sur la rue

- Zone du plan directeur conceptuel
- Usage mixte (bureaux et établissements)
- Usage mixte (vente au détail)
- Usage mixte (habitations)
- Zone d'innovation flexible (secteur des aqueducs)
- Lieu emblématique à usage mixte - Place LeBreton
- Centre d'événements majeurs
- Parcs
- Commerces de détail au rez-de-chaussée requis
- Commerces de détail au rez-de-chaussée autorisés



Figure 59 Plan directeur conceptuel de rechange : stratégie d'aménagement du territoire, commerces de détail donnant sur la rue.

Hauteur des bâtiments

— Zone du plan directeur conceptuel

1-5 étages

6-10 étages

11-20 étages

21-30 étages

31-40 étages



Les couleurs, sur le plan, indiquent la hauteur des bâtiments et comment il est possible d'aménager le territoire compte tenu du nombre d'étages maximum. La forme des bâtiments pourrait changer.

La hauteur de l'éventuel centre d'événements majeurs pourrait atteindre une quarantaine de mètres.

Figure 60 Plan directeur conceptuel de rechange : Illustration de la hauteur des bâtiments selon le plan conceptuel provisoire des plaines LeBreton.

10.2 Rapport de consultation
no 1 (juin 2019)

10.3 Rapport de consultation
no 2 (novembre 2019)

10.4 Modification au Plan
secondaire de l'aire centrale
de la Ville d'Ottawa

10.5 Justification de la planification

10.6 Document de conception

10.7 Énoncé de l'impact
environnemental

10.8 Plan de gestion environnementale

10.9 Évaluation de l'incidence
sur les transports

10.10 Étude principale sur les services
publics et le caractère adéquat
des services publics – Rapport
sur les services publics sur place

10.11 Plan énergétique communautaire

10.12 Étude d'impact du bruit

10.13 Étude sur les vibrations

10.14 Étude géotechnique

10.15 Rapport archéologique





COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Projet Bâtir LeBreton

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE
DU 21 NOVEMBRE AU 6 DÉCEMBRE 2019

Table des matières

I. Description du projet	2
A. Contexte	2
B. Objectifs du projet.....	3
C. Échéancier du projet	4
II. Consultation publique	6
A. Aperçu et objectifs	6
B. Format de la consultation	6
C. Invitation et promotion.....	9
IV. Analyse des commentaires du public	10
A. Survol des points saillants de la consultation	10
B. Quartier à usage mixte.....	10
C. Parcs et espaces ouverts	17
D. Connectivité	22
E. Principes directeurs.....	25
F. Assurance du succès et divers commentaires	26
V. Intégration des résultats	28
VI. Prochaines étapes	28

I. Description du projet

A. Contexte

Les plaines LeBreton constituent un site de 29 hectares (plus de 71 acres) qui appartient à la Commission de la capitale nationale (CCN). La zone d'aménagement est délimitée par la promenade Sir-John-A.-Macdonald et la rue Wellington, au nord; la rue Albert, au sud; les voies ferrées au nord de la ligne Trillium de l'O-Train, à l'ouest; et à l'est, la rue Booth et la future installation partagée de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada.

Le 7 mars 2019, le conseil d'administration de la CCN a annoncé l'élaboration d'un plan directeur conceptuel et d'une stratégie d'aménagement par étapes pour les plaines LeBreton. Ensemble, ces derniers permettront de renouveler la vision des plaines LeBreton, c'est-à-dire de créer une nouvelle destination dans la capitale et un quartier animé à usage mixte où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

Du 18 juin au 2 juillet 2019, la CCN a mené une consultation publique pour recueillir les commentaires et les idées du public sur la transformation du site. Le rapport de cette consultation est en ligne, sur le site Web de la CCN. Les commentaires ont aidé à établir des orientations et à éclairer l'élaboration du plan directeur conceptuel provisoire pour les plaines LeBreton, qui a été rendu public le 21 novembre 2019. Pour l'essentiel, les « grandes idées » pour les plaines LeBreton étaient les suivantes :

- Préserver et améliorer les espaces verts et relier les gens aux attraits fluviaux comme le canal d'amenée Nepean et l'aqueduc patrimonial.
- Créer des logements diversifiés et abordables, qui contribuent à tisser des liens entre les plaines LeBreton et les quartiers avoisinants.
- Fournir des commodités pour soutenir les résidents actuels et futurs, comme des activités récréatives et des commerces, par exemple une épicerie.
- Prévoir la possibilité d'un futur établissement d'importance dans un endroit accessible au moyen du transport collectif, comme un éventuel centre d'événements majeurs ou une autre installation importante, en veillant à ce que le plan soit suffisamment souple pour réussir sans se fier à un établissement d'importance.

La consultation publique de juin-juillet 2019 visait également à recueillir des commentaires sur les principes directeurs du projet. Les principes directeurs définitifs et révisés sont énoncés ci-après.

Mettre en valeur l'expérience de la capitale	Refléter l'importance nationale des plaines LeBreton en créant une nouvelle destination ambitieuse dans la capitale, qui célèbre le Canada.
Bâtir une communauté	Créer un endroit inclusif où il fait bon vivre, travailler, apprendre et se divertir. Offrir des installations, des services et des lieux publics qui sont actifs, animés et

	polyvalents et qui favorisent la santé et le bien-être collectifs.
Créer des liens	Rapprocher les gens et le milieu en aménageant des espaces publics interactifs et en reliant efficacement les commodités et quartiers avoisinants. Tirer profit de l'accès au TLR et établir des réseaux de transport actif selon une approche Vision zéro.
Valoriser la nature	Mettre l'environnement à l'avant-plan, tant par une conception qui réhabilite, met en valeur et protège les caractéristiques naturelles des lieux, et qui améliore l'accès aux cours d'eau. Écologiser l'infrastructure, promouvoir la biodiversité et créer de nouveaux espaces verts.
Favoriser la durabilité et l'innovation	Établir et soutenir une vocation d'excellence tout au long du projet, et faire place à l'innovation en matière de design et à la durabilité. Inclure des mesures de résilience et d'atténuation du changement climatique dans le but de bâtir un quartier carboneutre.
Faire honneur au passé	Honorer et interpréter le rôle des plaines LeBreton à titre de lieu d'importance pour les peuples autochtones et pour le développement de la capitale, et créer un lien tangible entre l'histoire et l'avenir du site. Témoigner des effets durables d'importants événements de l'histoire des plaines LeBreton, comme l'expropriation de ses anciens occupants.
Passer à l'action	Réaliser la vision selon une approche d'aménagement stratégique axée sur la faisabilité commerciale. Consulter le public et collaborer avec les partenaires pour réaliser les objectifs du projet en temps opportun et de manière à obtenir le rendement optimal au plan social, environnemental et économique.

B. Objectifs du projet

Objectif du projet : *Élaborer une nouvelle vision du réaménagement des plaines LeBreton pour en faire un lieu d'importance nationale et une source de fierté locale.*

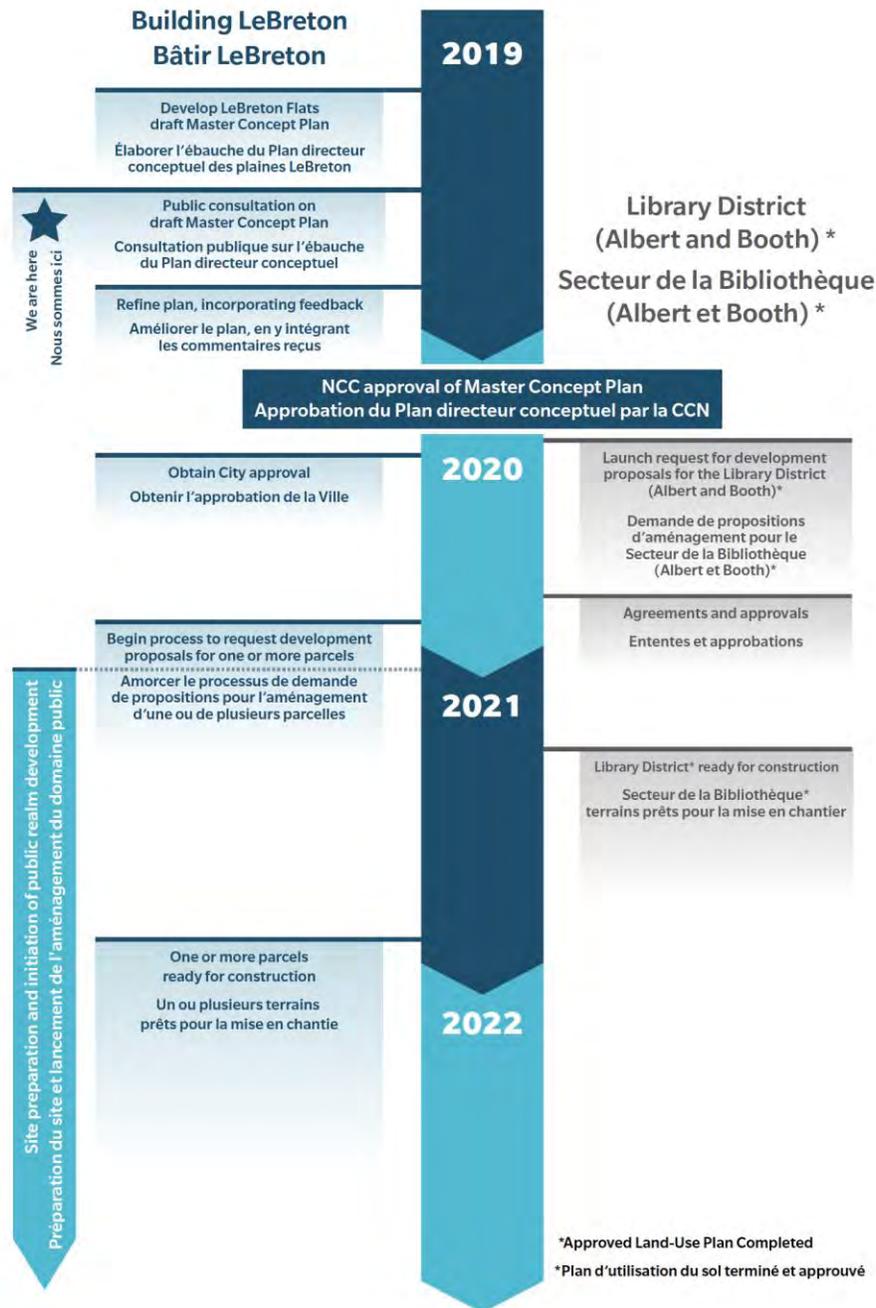
La CCN a entrepris de produire un plan directeur conceptuel renouvelé pour les plaines LeBreton, qui a pour objet de guider la mise en œuvre du projet selon une approche stratégique échelonnée sur les décennies à venir, commençant dès 2020. Ce plan repose sur la vision ambitieuse, cohérente et réalisable d'un quartier dynamique et d'une destination dans la capitale. S'appuyant sur les commentaires du public, le plan provisoire définit l'utilisation des terrains, la hauteur et la volumétrie des bâtiments, les parcs et les espaces publics, un réseau de mobilité intégré et connecté et les principaux établissements d'importance.

C. Échéancier du projet

La CCN a tenu une consultation publique en juin-juillet 2019 pour déterminer les idées clés et les valeurs importantes pour le réaménagement des plaines LeBreton. Ces commentaires ont aidé à élaborer un nouveau plan directeur conceptuel, en collaboration avec [O2 Planning + Design Inc.](#), des experts-conseils en planification engagés par la CCN dans le cadre d'un processus d'appel d'offres concurrentiel international. En novembre 2019, la CCN a tenu une seconde ronde de consultations publiques au sujet du plan directeur conceptuel provisoire. Les commentaires du public recueillis et décrits dans le présent rapport aideront à éclairer les recommandations finales du plan directeur conceptuel.

Un aperçu de l'échéancier proposé du projet (*voir la figure 2*) indique où la création du plan directeur conceptuel s'inscrit dans le processus plus vaste de réaménagement. Un autre jalon important à venir, au début de 2020, comprendra le lancement d'une demande de propositions pour l'aménagement d'un site à usage mixte d'environ 1,21 hectare (3 acres), à l'est de la rue Booth et adjacent à l'emplacement futur de l'installation partagée de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada.

Figure 1 : Échéancier du projet Bâtir LeBreton



II. Consultation publique

A. Aperçu et objectifs

La deuxième ronde de consultations publiques pour le projet Bâtir LeBreton a eu lieu du 21 novembre au 6 décembre 2019, et comprenait un sondage public en ligne et une activité portes ouvertes interactive pour dévoiler le plan directeur conceptuel provisoire et recueillir des commentaires sur le concept proposé.

Format	Détails	Participants
Activité portes ouvertes interactive	Les cours Bayview, 7, chemin Bayview Station 21 novembre 2019, de 17 h à 21 h	Environ 400 participants
Sondage public en ligne	En ligne sur le site Web du projet Bâtir LeBreton, du 21 novembre au 6 décembre 2019	2 050 participants

Le principal objectif de la consultation publique était de valider l'orientation de la structure communautaire et de l'utilisation des terrains proposée dans le plan directeur conceptuel provisoire, et de recueillir des commentaires sur les principaux éléments du plan provisoire, y compris l'utilisation des terrains, les parcs et les espaces ouverts, ainsi que les réseaux de mobilité. Les participants au sondage et à l'activité portes ouvertes ont été invités à découvrir les composantes du plan à l'aide de cartes, d'images, de vidéos et d'expériences immersives. Les renseignements sur le plan provisoire et les occasions de formuler des commentaires s'articulaient autour de quatre sujets : quartier à usage mixte; parcs et espaces ouverts; connectivité; et principes directeurs.

B. Format de la consultation

Activité portes ouvertes interactive

Une activité portes ouvertes interactive a eu lieu le 21 novembre 2019 aux cours Bayview. Le plan directeur conceptuel provisoire a été présenté à plus de 400 participants, qui ont pu formuler des commentaires sur le quartier à usage mixte, les parcs, les espaces ouverts, la connectivité et les principes directeurs. Les éléments interactifs comprenaient des murs d'activité, des stations de « vote » sur les principes directeurs, des dessins cartographiques et une expérience immersive de réalité virtuelle. Le personnel du projet et des experts en la matière étaient sur place pour répondre aux questions et discuter du plan proposé.

Les stations et activités de l'activité portes ouvertes étaient les suivantes :

Processus et contexte : Renseignements généraux sur le processus du projet, l'historique du site, les principes directeurs du projet, ainsi que les commentaires recueillis au cours de la première ronde de consultations publiques.

Plan directeur conceptuel : Aperçu initial du plan directeur conceptuel provisoire à l'aide d'une grande carte annotée du site.

« **Plongez-vous dans les plaines LeBreton** » : Les participants ont pu voir un modèle 3D du site à l'aide de lunettes de réalité virtuelle, ce qui offrait une nouvelle perspective immersive du concept proposé.

Quartier à usage mixte : Des cartes et des rendus de diverses zones du quartier à usage mixte illustraient les principales caractéristiques proposées du plan, y compris les cibles d'utilisation des terrains ainsi que la hauteur et la volumétrie des bâtiments proposés.

Activité

- On a demandé aux participants d'indiquer les usages, les services et les commodités qui, selon eux, étaient les plus importants à intégrer, en plaçant une pastille autocollante à côté d'une liste d'exemples en images.
- S'ils estimaient qu'il manquait quelque chose, ils pouvaient l'indiquer un papier autoadhésif.

Parcs et espaces ouverts : Des cartes et des rendus de diverses zones du réseau des parcs et des espaces ouverts illustraient les types d'espaces verts proposés dans le plan.

Activité

- On a demandé aux participants d'indiquer les types de composantes et de commodités de parc qu'ils jugeaient les plus importants à intégrer, en plaçant une pastille autocollante à côté d'une liste d'exemples en images.
- S'ils estimaient qu'il manquait quelque chose, ils pouvaient l'indiquer un papier autoadhésif.

Connectivité : Une carte indiquait la carte du réseau de mobilité proposé, y compris les principales connexions au site et à l'intérieur du site pour divers modes de transport.

Activité

- On a demandé aux participants de placer des pastilles pour indiquer dans quelle mesure ils étaient satisfaits du réseau de mobilité proposé pour chaque mode de transport.
- Des cartes ont été fournies aux participants s'ils voulaient indiquer d'autres connexions qu'ils jugeaient nécessaires.

Principes directeurs : Des panneaux expliquaient comment le plan tiendrait compte de chaque principe directeur.

Activité

- Des jetons ont été fournis aux participants pour qu'ils puissent « voter » pour indiquer dans quelle mesure le plan reflétait chacun des principes directeurs. Ils pouvaient aussi écrire d'autres réflexions sur un papier autoadhésif.

Assurer le succès / Autre

Activité

- Des cartes de commentaires étaient à la disposition des participants pour qu'ils puissent formuler une dernière réflexion ou idée sur la façon d'assurer le succès du projet.

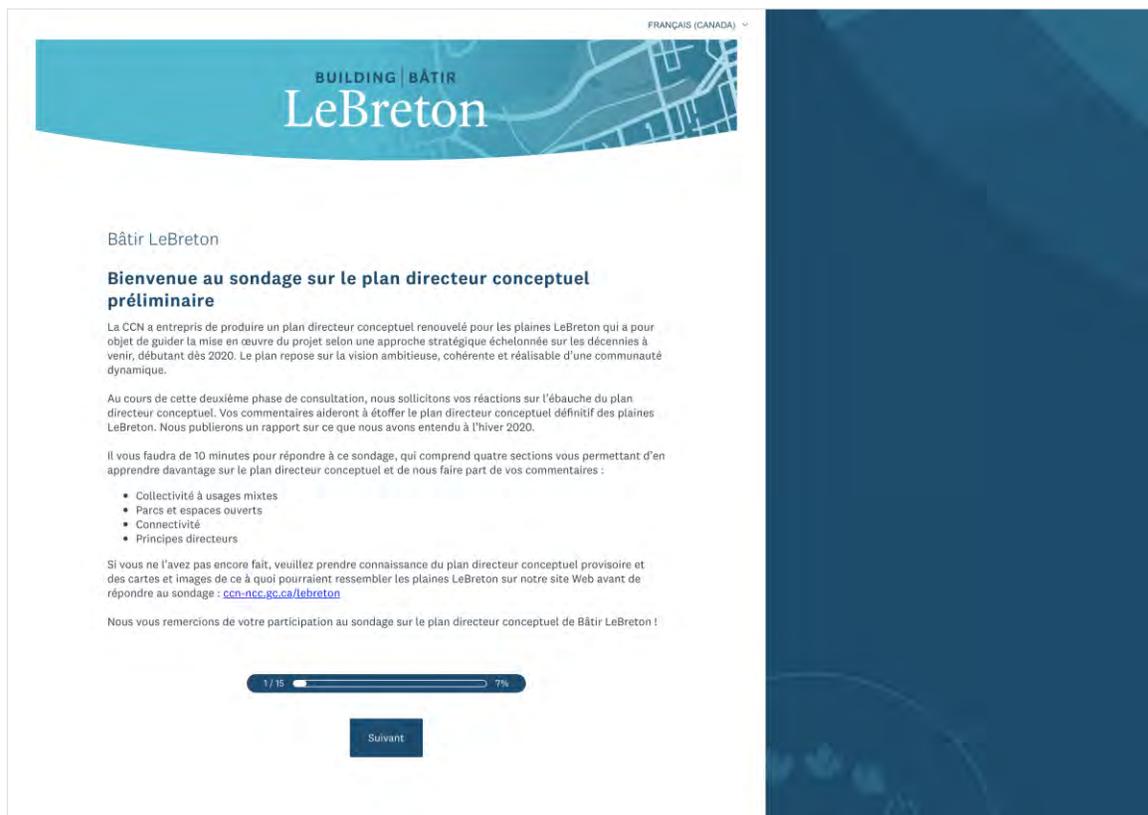
Sondage public en ligne

Un sondage en ligne a été élaboré, et 2 050 Canadiens intéressés de partout au pays et dans la région de la capitale nationale y ont participé, fournissant ainsi de la rétroaction par l'entremise du site Web du projet. Le sondage était entièrement accessible, offert dans les deux langues officielles, et il fallait environ 10 minutes pour le remplir. Toutes les questions étaient facultatives.

Pour que tous les participants (en personne et en ligne) aient une chance égale de participer, le format et le contenu présentés dans le sondage public en ligne reflétaient largement celui de l'activité portes ouvertes. Le sondage se divisait de la façon suivante :

- Introduction
- Faisons connaissance
- Plan directeur conceptuel
- Quartier à usage mixte
- Parcs et espaces ouverts
- Connectivité
- Principes directeurs
- Assurer le succès / Autre

Le matériel qui n'était pas visible dans le cadre du sondage, comme les panneaux de l'activité portes ouvertes, les vidéos ou les images immersives, était accessible sur le site Web du projet.



The screenshot shows the beginning of an online survey titled "Bâtir LeBreton". At the top, there is a header with "BUILDING | BÂTIR" and "LeBreton" in a large font, set against a blue background with a map-like pattern. Below the header, the text reads "Bâtir LeBreton" and "Bienvenue au sondage sur le plan directeur conceptuel préliminaire". The main body of text explains that the CCN is producing a renewed conceptual master plan for the LeBreton plains, starting in 2020. It invites participants to provide feedback on a preliminary draft during this second consultation phase. A progress bar at the bottom indicates that the user is on question 1 of 15, with 7% completion. A "Suivant" (Next) button is visible below the progress bar.

C. Invitation et promotion

L'activité portes ouvertes et le sondage en ligne ont été annoncés sur le site Web de la CCN et dans les médias sociaux. De plus, des annonces ont été publiées dans les quotidiens *Ottawa Citizen* et *Le Droit*, ainsi que sur des affiches d'abribus dans les rues Albert et Preston et dans 30 autobus d'OC Transpo. Des annonces numériques ont été affichées sur les sites Web de *l'Ottawa Citizen*, du *Droit* et de *l'Ottawa Business Journal*. Des publicités sur Facebook et Google ainsi que des messages sur les médias sociaux ont également servi à promouvoir l'activité portes ouvertes et la consultation en ligne auprès des publics locaux et nationaux. Pendant l'activité portes ouvertes, des gazouillis étaient affichés en direct. La publication du plan directeur conceptuel provisoire et la consultation ont été couvertes par les médias, y compris *l'Ottawa Citizen* et *l'Ottawa Sun*; les stations de radio locales (y compris CBC, CFRA, CKCU et 1310); et les publications spécialisées.

Une invitation par courriel a été envoyée aux personnes figurant sur les listes de distribution de la Division des affaires publiques de la CCN, y compris les associations de résidents, les groupes d'intérêt et les particuliers. Une invitation aux médias a également été distribuée.

Les membres de l'équipe chargée du projet ont organisé des activités temporaires dans les zones très passantes autour d'Ottawa (*Best of Ottawa Business Awards*; marché de Noël à Lansdowne; consultation de quartier à propos du Plan officiel de la Ville d'Ottawa), afin d'entrer en contact avec de nouveaux publics; de présenter le plan provisoire dans un format abrégé; et d'encourager les passants à répondre au sondage en ligne.

IV. Analyse des commentaires du public

En se fondant sur une analyse approfondie des commentaires recueillis dans le cadre du sondage en ligne et de l'activité portes ouvertes, la section qui suit résume les principaux points de vue et constatations de chaque question ou sujet.

A. Survol des points saillants de la consultation

Les conclusions de cette consultation publique ont fourni à la CCN de précieux renseignements qui éclaireront l'amélioration du plan directeur conceptuel. Les résultats des différentes méthodes et questions de mobilisation ont révélé qu'en général, le public appuie fortement le plan directeur conceptuel. Toutefois, il y a encore plusieurs domaines clés où les commentaires du public seront utilisés pour peaufiner le plan afin qu'il reflète mieux les besoins et les désirs exprimés par les participants.

Commodités extérieures et espace public

Les participants à la consultation publique ont clairement indiqué que des commodités extérieures toute saison et un réseau d'espaces ouverts assortis de bons programmes sont essentiels au succès du plan. Cela comprend des installations adéquates dans les parcs publics; un meilleur accès à la rivière des Outaouais; et plus d'arbres et d'espaces naturels.

Viabilité

Le désir de maintenir la viabilité des plaines LeBreton et des quartiers avoisinants était également un thème récurrent. Cela signifie qu'il faut intégrer les quartiers avoisinants de façon cohésive avec les plaines LeBreton, offrir une gamme de commodités communautaires et une infrastructure sociale, et rendre les plaines LeBreton accessibles physiquement, financièrement et socialement pour tous.

Connectivité

La priorisation du transport actif, même si elle a été mise en question par certains participants, est généralement considérée comme une initiative valable qui devrait être étoffée dans le plan directeur conceptuel. Les participants à la consultation publique voulaient s'assurer que la circulation automobile n'aurait pas d'incidence négative sur les quartiers environnants actuels ou sur le futur quartier des plaines LeBreton. Ils ont également exprimé le désir de séparer les sentiers pour les piétons et les cyclistes afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité pour les modes de transport actif. Les rues partagées proposées (style « Woonerf ») étaient un sujet d'intérêt, certains participants cherchant à obtenir plus de détails sur leur conception et leur fonction.

B. Quartier à usage mixte

Selon vous, quelles sont les caractéristiques les plus importantes?

Les participants ont jugé certaines caractéristiques plus importantes que d'autres pour assurer le caractère inclusif des plaines LeBreton. En essence, ces caractéristiques comprenaient le logement; les commerces de détail et services de destination; ainsi que les commerces de détail

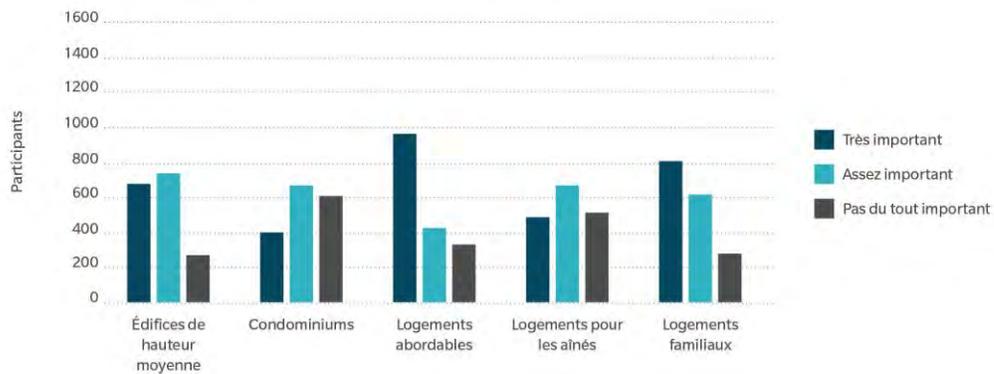
et services locaux – les épiceries recevant le plus de soutien dans l’ensemble. Restaurants, marchés fermiers, logements abordables, centre d’événements majeurs et unités résidentielles de taille familiale ont complété les cinq caractéristiques proposées. Parmi les caractéristiques les moins populaires figuraient les copropriétés et les locaux d’innovation et incubateurs d’entreprises, et les bureaux et espaces de travail ont reçu le moins de votes parmi les options énumérées, tant en ligne que sur place. Le mélange de commodités locales et de caractéristiques de destination, dans ces réponses, met en évidence la nécessité d’envisager une gamme variée d’utilisations et d’utilisateurs des lieux.

Les tableaux ci-dessous montrent la répartition des réponses pour les différents types d’utilisations et de commodités proposées.

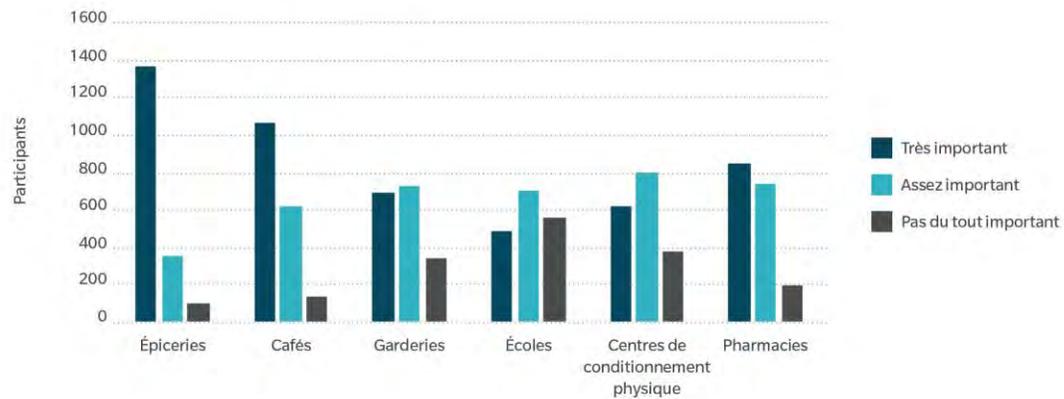
(Remarque : Les réponses au sondage et à l’activité portes ouvertes ont été séparées, car la méthode de collecte de la rétroaction a légèrement varié. Les réponses « Ne sait pas » et sautées n’ont pas été incluses dans les tableaux ci-dessous.)

Sondage en ligne

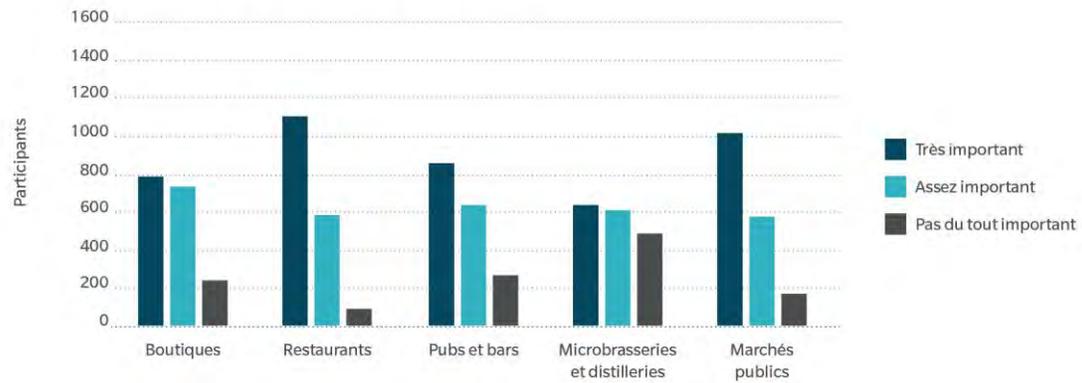
Habitation



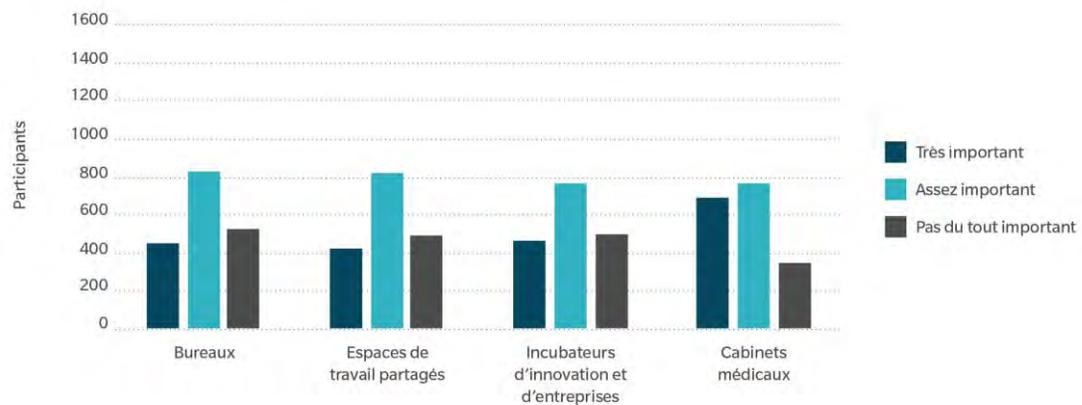
Commerces et services de proximité



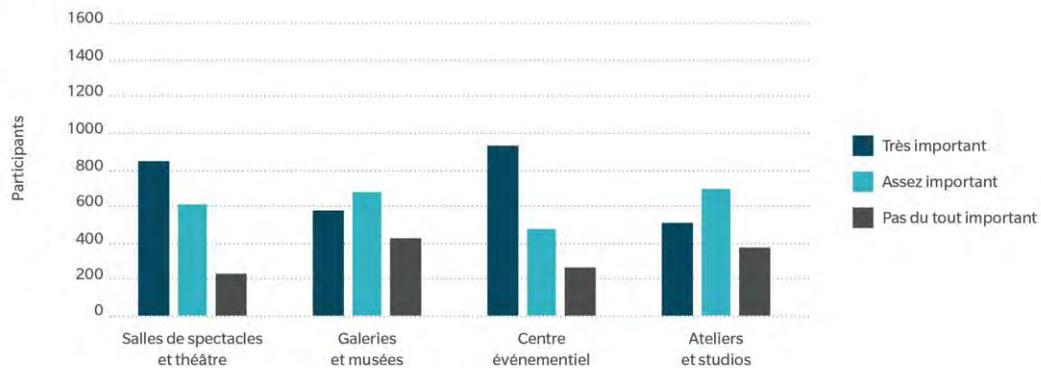
Commerces de détail et services de destination



Bureaux et lieux de travail

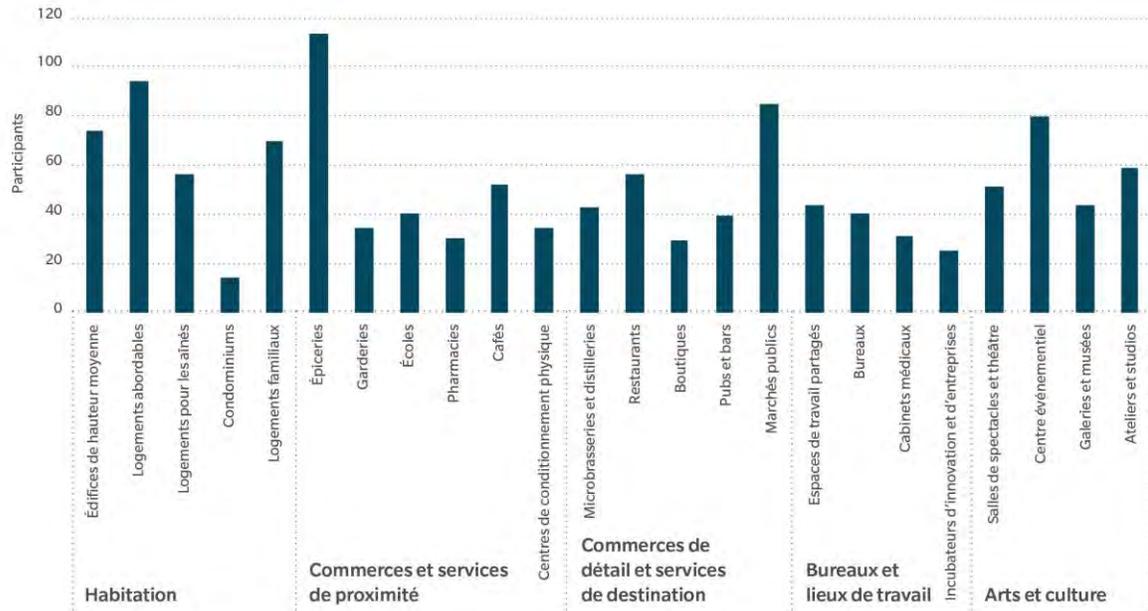


Arts et culture



Activité portes ouvertes

Collectivité à usages mixtes



Qu'est-ce qui manque?

Lorsqu'on leur a posé des questions sur les éléments qui manquaient dans la composante à usage mixte du plan, les participants ont fourni une vaste gamme de commentaires. La plupart de ces commentaires portaient sur cinq thèmes; soit les principales attractions; les parcs et les espaces ouverts; les services communautaires; les modes de transport; actif ainsi que les arts et la culture.

Principale attraction : Les exemples de principale attraction potentielle les plus fréquemment cités sont un nouvel aréna de hockey ou un centre d'événements majeurs. Même si ces options n'obtenaient pas un appui unanime, ce sont elles qui ont suscité le plus de discussions. De nombreux participants ont dit souhaiter que les plaines LeBreton soient une destination urbaine, suggérant que des attractions comme un aquarium, un zoo, des jardins botaniques, une grande roue ou un planétarium pourraient aider à y parvenir.

Parcs et espaces ouverts : De nombreux participants ont indiqué qu'il faudrait accorder la priorité aux espaces publics, aux parcs, aux sentiers et aux connexions à la rivière des Outaouais. Il y a eu un éventail de commentaires sur les types de parcs et d'espaces ouverts préférés, certains participants désirant des parcs plus grands, tandis que d'autres préféraient des parcs plus petits répartis dans tout le quartier. Dans l'ensemble, les participants ont indiqué que les parcs et les espaces ouverts serviront à la fois à aider la région à devenir un endroit où il fait bon vivre et agréable à visiter.

Services communautaires : De nombreux participants aimeraient s'assurer que les services communautaires occupent une place importante dans le réaménagement des plaines LeBreton, y compris des programmes, des lieux de rassemblement, des fournisseurs de services sociaux et des écoles. Les participants ont laissé entendre que la mise en place de ces types de services est une étape nécessaire à la création d'un quartier inclusif qui appuie les familles, les aînés et les personnes de tous les milieux.

Mobilité active : L'une des principales priorités de nombreux participants est de veiller à ce que les plaines LeBreton ne deviennent pas un quartier axé sur les véhicules. De nombreux participants ont parlé de l'importance de l'infrastructure cyclable, des sentiers pédestres, des services de covoiturage et d'un modèle d'aménagement du territoire qui favorise la marche. Les participants ont reconnu que la proximité de deux stations du TLR, ainsi que la bonne combinaison de logements, d'emplois, de commodités et de services locaux, réduira la dépendance aux véhicules privés.

Arts et culture : Les participants voulaient voir l'art public présenté dans les plaines LeBreton, et de nombreuses personnes ont suggéré que la région mette en valeur l'art autochtone en particulier. Au-delà de l'art public, les participants ont exprimé un intérêt pour des espaces créatifs, des studios d'artistes, des galeries, des cours et ateliers, ainsi que des lieux de spectacle (y compris des espaces événementiels extérieurs). Reconnaisant l'importance du réaménagement des plaines LeBreton, beaucoup de personnes estiment que la mise en valeur de l'histoire locale ainsi que de l'art et de la culture canadiens devrait être une priorité.

Le tableau suivant résume les commentaires qui ne faisaient pas partie des cinq principaux thèmes.

Quartier à usage mixte : Résumé des commentaires

- **Logement**
 - Types de logements variés intégrés au concept (p. ex., logements abordables, locatifs, du marché, coopératifs, sociaux, pour personnes âgées, pour étudiants, pour touristes)
 - Logement familial de diverses tailles
 - Haute densité et hauteur élevée, pour une utilisation efficace des terrains
 - Forme bâtie à faible ou à moyenne hauteur pour l'échelle humaine
- **Bureaux et espaces de travail**
 - Bureaux de petite taille intégrés dans le quartier
 - Concurrence potentielle avec les entreprises du centre-ville
 - Espaces d'innovation (p. ex., technologies, entreprises en démarrage, incubateurs) pour compléter, et non concurrencer, le centre-ville
- **Commerces de détail et services locaux**
 - Entreprises locales plutôt que des détaillants « à grande surface »
 - Les épiceries avantageront le nouvel aménagement et les quartiers avoisinants
 - Installations de conditionnement physique (p. ex., gymnase, piscine, yoga)
 - Services de base pour la vie de tous les jours (p. ex., cliniques, bureau de poste, banques, salon de coiffure, barbier)
 - Autres commerces de détail (p. ex., quincaillerie, alcools, général)
 - Espaces communautaires et services sociaux
 - Accès au parc
- **Commerces de détail et services de destination**
 - Endroits où manger et se rassembler (p. ex., restaurants, pubs, cafés)
 - Marché public, marché fermier
 - Entreprises locales uniques pour attirer des visiteurs dans la région
 - Centre d'événements ou autre attraction principale

Quartier à usage mixte : exemples de commentaires

« La diversité d'usages et de gens de tous les milieux est essentielle à de l'urbanisme positif. Cela comprend l'intégration de logements abordables, de logements partagés, de logements haut de gamme et de maisons de retraite. »

« Nous avons besoin d'un quartier entièrement desservi; toutes ces choses sont très importantes, surtout pour encourager les personnes âgées et les familles à vivre ici. »

« Des "expériences" de vente au détail intéressantes et novatrices – éviter toutes les chaînes de magasins. Rendre ce secteur de vente au détail unique en ville et au pays. »

« Des installations pour de la programmation artistique et culturelle seraient les bienvenues. Toutefois, il pourrait être plus efficace d'offrir plusieurs options plus petites plutôt qu'un seul grand espace. Le "centre d'événements", qui est, je suppose, le code d'un nouvel aréna Sens, serait bien, mais il ne devrait pas être le point central de cet aménagement extrêmement important. »

« Des mécanismes intégrés d'abordabilité pour faire en sorte qu'il s'agisse d'un quartier mixte

Quartier à usage mixte : exemples de commentaires

dynamique et pas seulement d'une autre Lansdowne où seules les élites peuvent vivre et faire des achats. Cela a fait du quartier Glebe un endroit où il coûtait cher de vivre, de travailler et de visiter. Ce qui fonctionne si bien à Montréal pour en faire un endroit amusant et diversifié, c'est qu'il est abordable pour de nombreux types de personnes. Ce serait bien de ne pas créer un secteur homogène au centre-ville d'Ottawa. »

C. Parcs et espaces ouverts

Selon vous, quelles sont les caractéristiques les plus importantes?

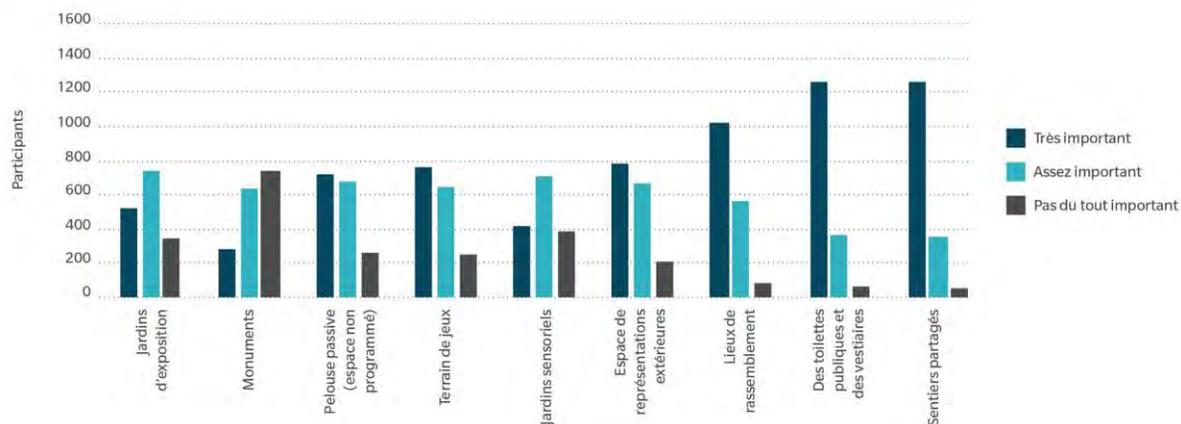
Dans l'ensemble, les caractéristiques que les participants considéraient les plus importantes s'inscrivaient dans les catégories du parc riverain et du parc de la Capitale; les toilettes publiques et les vestiaires, les sentiers partagés et les promenades recevant le plus d'appui. Suivent de près les lieux de rassemblement dans le parc de la Capitale et dans les parcs de quartier. La plage urbaine a reçu la plus faible rétroaction de tous les parcs et espaces ouverts. Le conditionnement physique extérieur et les monuments ont également reçu peu de commentaires.

Les tableaux ci-dessous montrent la répartition du soutien pour les différents types d'usages et de commodités.

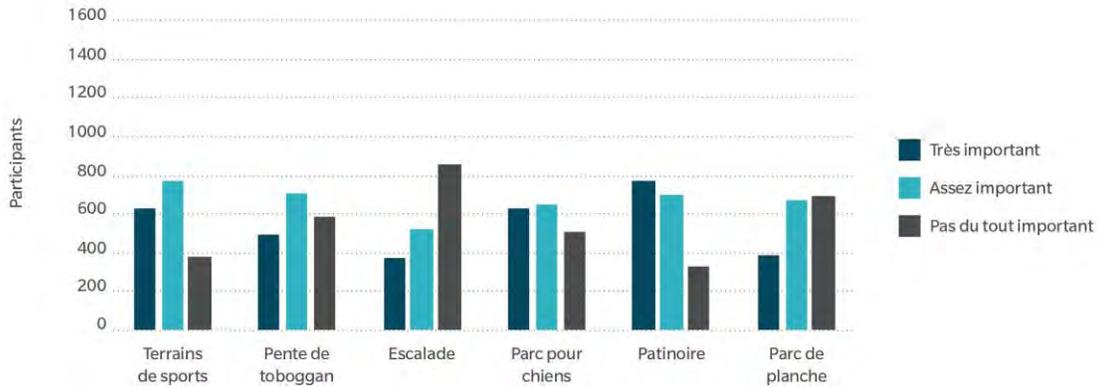
(Remarque : Les réponses au sondage et à l'activité portes ouvertes ont été séparées, car la méthode de collecte de la rétroaction a légèrement varié. Les réponses « Ne sait pas » et sautées n'ont pas été incluses dans les tableaux ci-dessous.)

Sondage en ligne

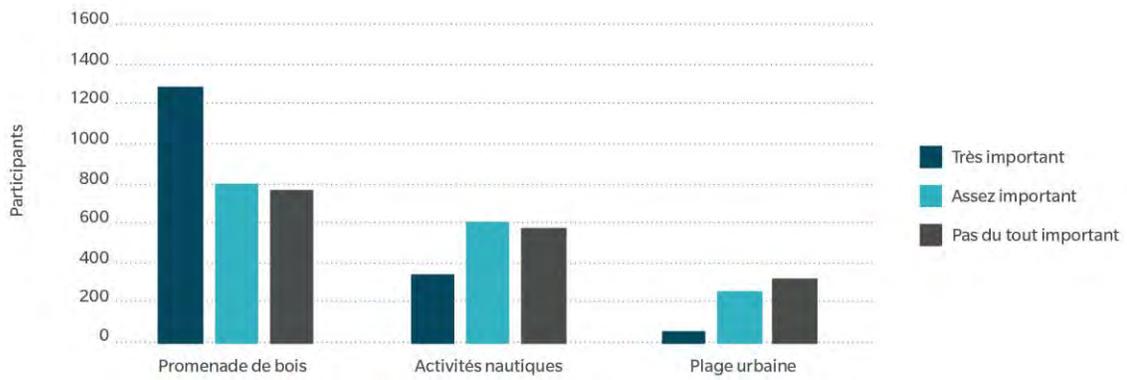
Parc de la capitale



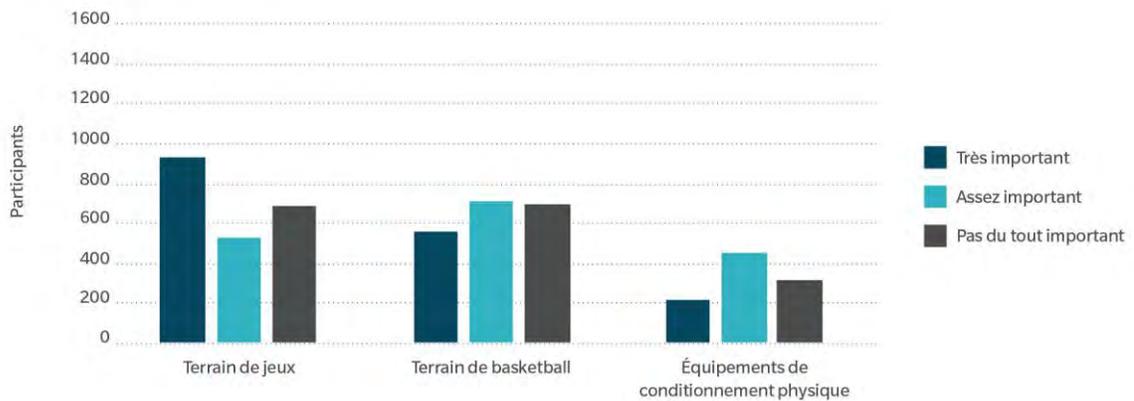
Parc actif



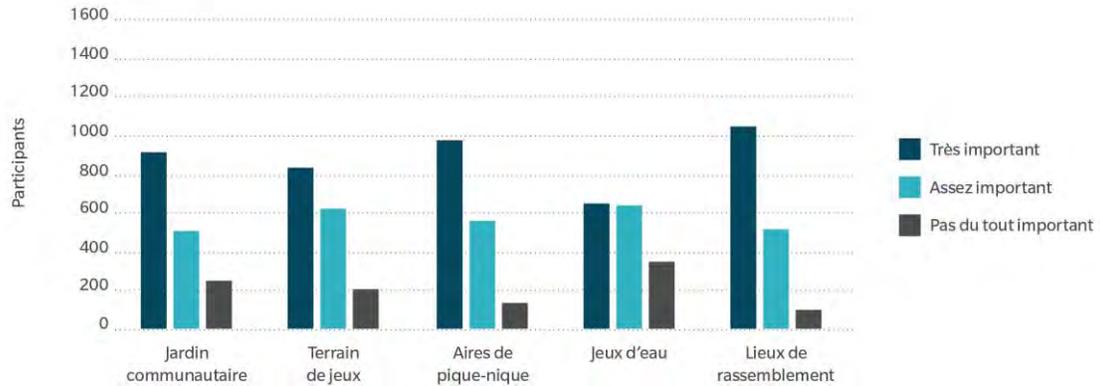
Parc riverain



Terrain de jeux urbain

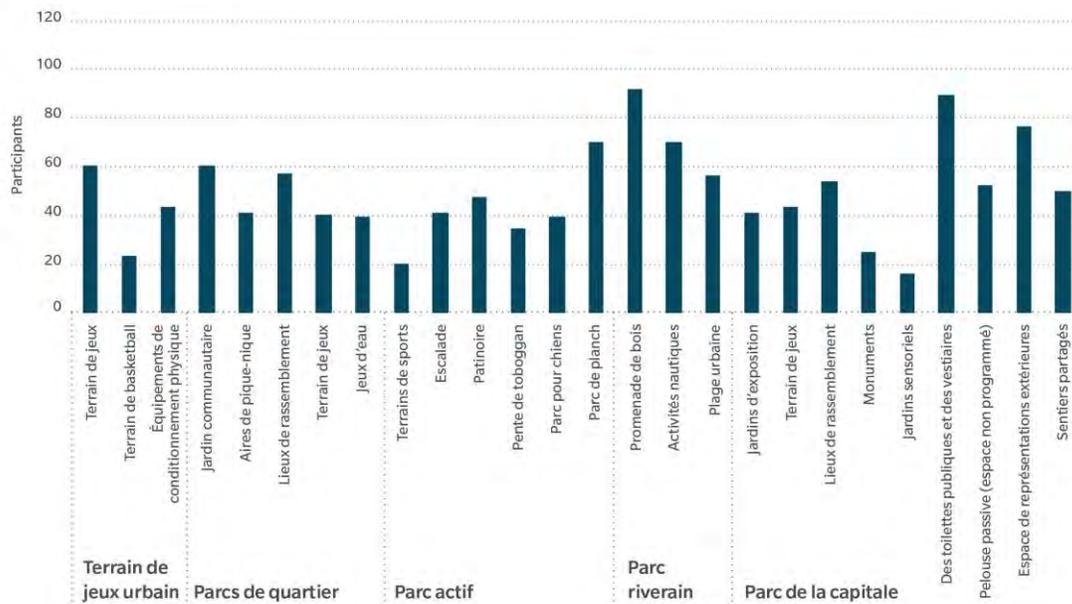


Parcs de quartier



Activité portes ouvertes

Parcs et espaces ouverts



Qu'est-ce qui manque?

Lorsqu'on leur a demandé d'indiquer les principales caractéristiques à intégrer aux parcs et espaces ouverts des plaines LeBreton, les participants en ont souligné quatre, soit l'intégration de la verdure et de la nature; l'accès à longueur d'année aux sentiers et aux commodités; la taille et l'emplacement des parcs sur l'ensemble du site; et des idées de conception particulières.

Espaces naturels : L'un des commentaires les plus fréquents des participants à ce sujet était qu'il fallait plus d'arbres et de zones naturelles aux plaines LeBreton. Certains participants ont exprimé le désir d'avoir plus d'espaces naturels conçus pour le jeu non structuré et les loisirs dans la nature, tandis que d'autres ont souligné la nécessité de fournir un habitat important à la faune. D'autres ont expressément appuyé la naturalisation du bord de l'eau pour les activités récréatives et les avantages écologiques connexes. En plus des espaces naturels et des arbres, de nombreux participants ont suggéré divers types de jardins. Certains participants ont suggéré des plantations indigènes et des fleurs sauvages pour créer un habitat pour les pollinisateurs. D'autres ont suggéré d'ajouter des jardins communautaires, des jardins botaniques, des jardins éducatifs et des jardins culturels, y compris de médecine autochtone traditionnelle, ou des potagers.

Animation toute l'année : Les participants voulaient que la conception des plaines LeBreton soit accueillante en toute saison. Les suggestions pour y parvenir comprenaient la construction d'un nombre suffisant d'aires protégées et couvertes, la fourniture de toilettes publiques et de fontaines d'eau, et le déneigement régulier des sentiers. De nombreux participants voulaient que les activités hivernales soient intégrées aux espaces ouverts, y compris une patinoire extérieure, des foyers, des abris et des sentiers de ski et de raquette. Outre les caractéristiques hivernales, plusieurs participants ont indiqué qu'ils aimeraient voir plus d'occasions d'interagir avec l'eau pendant le reste de l'année, suggérant des caractéristiques comme des fontaines d'eau, des glissades d'eau et une piscine extérieure, ainsi qu'un accès accru à la rivière pour des activités récréatives comme le kayak et le canot.

Échelle et répartition des parcs : En plus de souligner ce qui manquait, certains participants ont commenté l'échelle globale et la répartition des parcs et des espaces ouverts dans le plan directeur conceptuel. Bon nombre de ceux qui ont fait des commentaires ont aimé la quantité d'espaces ouverts dans le plan. Toutefois, les opinions étaient partagées quant à savoir s'il y avait suffisamment ou trop d'espaces ouverts dans le plan. Certains participants étaient d'avis que les espaces ouverts eux-mêmes étaient trop grands pour une zone urbaine ou qu'ils devraient être plus petits et plus interconnectés tout au long du réaménagement. D'autres pensaient que l'intégration de grands parcs et d'espaces événementiels extérieurs sur ce site rendrait l'actuel parc des Plaines-LeBreton redondant, et ont suggéré que les parcs sur ce site soient plus à l'échelle locale. Quelques participants voulaient voir encore plus d'espaces ouverts ou plus grands.

Lignes directrices de conception : Certains participants ont commenté la conception de certaines commodités dans les parcs et les espaces ouverts. Un désir commun exprimé par les participants était axé sur les sentiers à usage distinct. Plusieurs participants étaient d'avis que la séparation des piétons des autres modes de transport plus rapides, comme le cyclisme et le patinage à roues alignées, serait plus sécuritaire et plus agréable pour tous les utilisateurs. En outre, d'autres ont mentionné la nécessité d'une utilisation et d'une programmation temporaires du site pour animer l'espace et fournir un accès public avant le réaménagement complet.

Le tableau suivant résume les commentaires sur les parcs et les espaces ouverts.

Parcs et espaces ouverts : Résumé des commentaires

- **Meilleur accès à la rivière**
- **Jardins et agriculture urbaine**
 - Jardins communautaires
 - Jardins de médecine traditionnelle
 - Autres jardins culturels
 - Jardins de pollinisateurs
 - Jardins botaniques
- **Espaces de rassemblement**
 - Aires de pique-nique
 - Camions-restaurants et cafés
 - Toilettes et fontaines
 - Art public
 - Éléments d'interprétation du patrimoine
 - Cafés et restaurants
 - Espaces de performance extérieurs
 - Lieux de danse et de musique
- **Activités hivernales**
 - Patin
 - Abris
 - Sentiers de ski et de raquette
 - Foyers
 - Pentes de toboggan
- **Loisirs de plein air**
 - Piscine extérieure / plage extérieure
 - Champs / terrains de sport
 - Location de matériel de sport et de loisirs
 - Parcs canins
 - Escalade intérieure ou extérieure
 - Planchodromes

Parcs et espaces ouverts : exemples de commentaires

« J'adore tous les espaces verts proposés. C'est une caractéristique très attrayante qui m'incite à déménager ici. Les détails du contenu des espaces verts sont moins importants pour moi, mais avoir une vue de l'eau vaudrait la peine pour moi de déménager. »

« Le secteur devrait être naturellement aménagé avec des sentiers pédestres – moins il y a de béton, mieux c'est. Si des pistes cyclables sont construites, elles devraient être séparées des sentiers pédestres. »

« Des arbres... beaucoup d'arbres. Une section boisée serait bien. Des surfaces perméables au lieu de l'asphalte et du béton. Des étangs pour la faune, des mangeoires d'oiseaux, mettre l'accent sur les éléments naturels. »

« Forêt passive (lieux sauvages non aménagés), jardins pour pollinisateurs, arbres intégrés au paysage urbain, corridors de fleurs pour pollinisateurs et passages boisés pour la faune, intégrés au paysage urbain; faire du parc de la Capitale un modèle de biodiversité et un espace sauvage! »

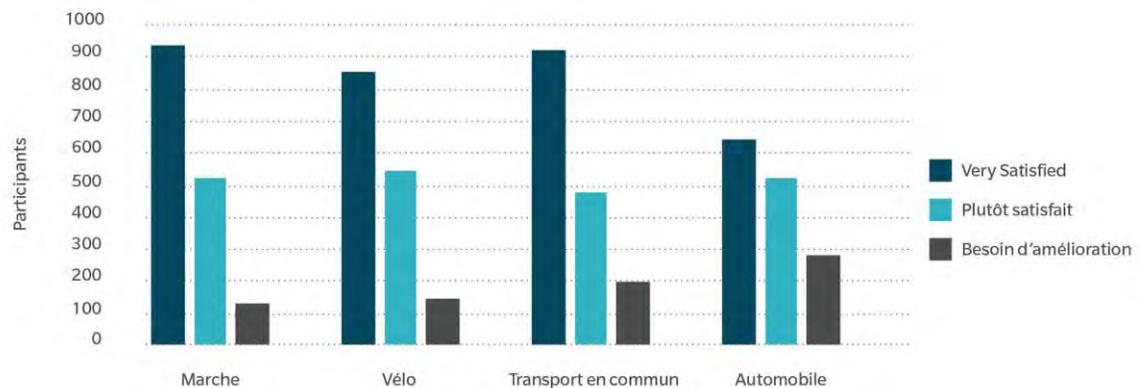
« Un parc naturel où les enfants et les familles peuvent s'adonner à des jeux créatifs et « risqués » et explorer le monde naturel. Utiliser des matériaux de construction naturels. »

D. Connectivité

Dans quelle mesure êtes-vous satisfait du réseau de mobilité proposé?

Dans l'ensemble, les participants étaient très satisfaits du réseau de mobilité proposé. Plus de 80 % des participants ont indiqué qu'ils étaient « très satisfaits » ou « plutôt satisfaits » des réseaux proposés de marche, de vélo et de transport collectif. Même pour la conduite automobile – le mode qui a reçu la plus forte proportion de réponses « à améliorer » (16 %) – plus de 68 % des participants ont indiqué être très/plutôt satisfaits du réseau routier proposé. Le graphique ci-dessous illustre la répartition de la satisfaction selon le mode de transport.

Réseau de mobilité



(Remarque : Les résultats du sondage et de l'activité portes ouvertes ont été combinés. Les réponses « Ne sait pas » et sautées n'ont pas été incluses dans les tableaux ci-dessus.)

Quelles autres connexions sont nécessaires?

Dans leurs commentaires, les participants ont souligné l'importance d'accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes, en établissant un lien entre la priorisation des modes de transport actif et le succès du réaménagement. Bon nombre d'entre eux appuyaient l'idée de limiter et de retirer complètement les voitures des rues du quartier et proposaient des façons de réduire la dépendance aux véhicules privés dans le quartier en offrant un accès local aux commodités et aux services. L'accessibilité universelle était également un sujet récurrent mentionné par de nombreux participants, qui ont exprimé un vif désir de veiller à ce que tous les utilisateurs à mobilité réduite puissent utiliser les sentiers et les espaces publics dans l'ensemble du site.

Compte tenu du taux de satisfaction relativement plus faible à l'égard des dispositions pour les véhicules motorisés, les participants ont soulevé un certain nombre de préoccupations liées au réseau routier dans les plaines LeBreton et aux environs. Certains participants se demandaient comment on pourrait établir des connexions sécuritaires et efficaces sur les artères très passantes entourant le site (rues Albert, Booth et Wellington et promenade Sir-John-A.-Macdonald), et comment serait gérée la congestion croissante. Ceux qui ont formulé des commentaires étaient divisés au sujet des problèmes de stationnement, certains préconisant une réduction du stationnement afin d'encourager d'autres modes de déplacement, et d'autres

faisant valoir qu'il faudra suffisamment de places de stationnement pour accueillir les visiteurs de toute la ville et ceux à mobilité réduite.

Le tableau suivant résume les commentaires sur le réseau de mobilité proposé.

Connectivité : Résumé des commentaires

- **Transport actif**
 - Prioriser les piétons
 - Favoriser un mode de vie « sans voiture »
 - Envisager d'interdire aux voitures les rues partagées, pour limiter les conflits
 - Envisager d'autres façons de limiter la circulation, y compris d'autres options de transport (p. ex., débarcadères, autobus, navettes, navigation de plaisance)
 - Séparer les pistes cyclables des sentiers partagés
 - Fournir d'autres installations pour vélos (p. ex., supports à vélos, location de vélos)
- **Accessibilité**
 - Assurer l'accessibilité dans l'ensemble du site pour tous les utilisateurs
- **Sécurité**
 - Réduction de la circulation (p. ex., vitesse réduite dans les rues du quartier et les grandes artères)
 - Éclairage et entretien des sentiers
- **Atténuation des risques liés au climat**
 - Assurer l'entretien hivernal
 - Créer des connexions couvertes (p. ex., TLR, bibliothèque) pour les intempéries
- **Stationnement**
 - Réduire ou limiter le nombre de places de stationnement, de sorte qu'il soit préférable de recourir à d'autres modes de transport pour se rendre sur les lieux ou se déplacer dans le quartier
 - Prévoir un stationnement (p. ex., souterrain, en périmètre) pour ceux qui doivent conduire
 - S'assurer qu'il y a du stationnement pour les personnes qui ne peuvent pas marcher loin
- **Connexions améliorées**
 - Vers la future bibliothèque en provenance de la station Pimisi
 - Sur l'ensemble des voies du TLR
 - Entre les artères et les quartiers avoisinants et le centre-ville
 - Intégration au réseau routier existant
 - Circulation et congestion routière sur les rues Booth, Albert et la promenade Sir-John-A.-Macdonald
 - Vers la rivière (accès par la promenade Sir-John-A.-Macdonald)
 - De l'autre côté de la rivière (vers Gatineau)

Connectivité : exemples de commentaires

« S'il vous plaît, pas de voitures près de ce truc. Accordons la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport collectif, sans compromis. »

« Il faut mettre davantage l'accent sur l'accessibilité de ces connexions. Bien qu'il soit bon d'avoir un accès "à pied" ou "à vélo", cela ne reflète pas toujours les besoins des personnes en fauteuil roulant ou qui ont une déficience de la vue. »

« L'interconnexion est une bonne chose, mais on a l'impression que les zones résidentielles sont délimitées par des routes. Un plan devrait être élaboré pour mieux intégrer ces routes dans l'aménagement. À l'heure actuelle, les rues Booth, Wellington et Albert agissent davantage comme des

Connectivité : exemples de commentaires

limites que des connexions. »

« Il ne semble pas y avoir de discussion sur les nouvelles options de mobilité et les critères/normes qui s'appliqueront, le covoiturage, les véhicules autonomes, pas seulement les voitures, mais aussi les drones de livraison, etc., de véritables possibilités ici. »

« J'aime le fait que le stationnement sera souterrain et que la population sera à la surface. C'est une approche avant-gardiste. »

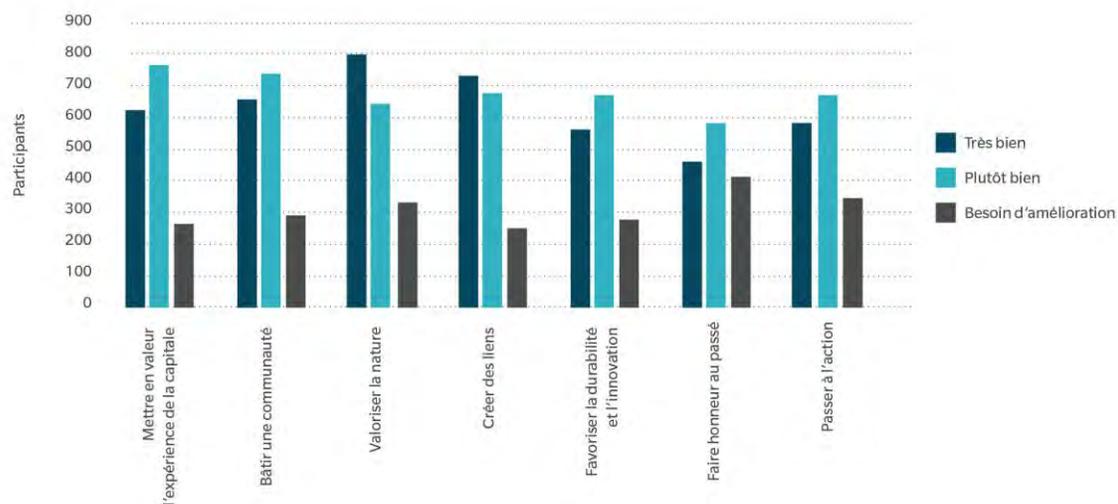
E. Principes directeurs

À votre avis, dans quelle mesure le plan directeur conceptuel provisoire reflète-t-il ce principe directeur?

Le public a généralement bien accueilli les principes directeurs du plan directeur conceptuel provisoire. Plus de 70 % des participants ont indiqué que chacun des sept principes directeurs était « très bien » ou « plutôt bien » reflété dans le plan directeur conceptuel provisoire.

La confiance à l'égard du plan était la plus élevée en ce qui concerne les principes directeurs « Créer des liens » et « Mettre en valeur l'expérience de la capitale », qui se sont partagé la plus grande proportion de réponses « très bien » et « plutôt bien » combinées (85 et 84 % respectivement). Le principe directeur « Valoriser la nature » a reçu la plus grande part des réponses « très bien ». Il est intéressant de noter que la confiance à l'égard des dispositions du plan pour « Passer à l'action » était la plus élevée parmi les sept principes directeurs lors de l'activité portes ouvertes, ayant reçu plus de 200 réponses « très bien » ou « plutôt bien ». Le principe directeur « Faire honneur au passé » a reçu la plus grande part des réponses « à améliorer », suivi de « Passer à l'action » et « Valoriser la nature ». Le graphique ci-dessous illustre la répartition des réponses pour chaque principe directeur.

Principes directeurs



(Remarque : Les résultats du sondage et de l'activité portes ouvertes ont été combinés. Les réponses « Ne sait pas » et sautées n'ont pas été incluses dans les tableaux ci-dessus.)

Au cours de l'activité portes ouvertes, les participants ont fait 64 commentaires sur les principes directeurs. Les commentaires concernant les deux principes directeurs qui, selon les participants, étaient le moins reflétés dans le plan directeur conceptuel révèlent que de nombreux participants estimaient simplement ne pas avoir suffisamment d'information pour avoir une opinion éclairée, ou que le plan directeur conceptuel n'était pas clair quant à la façon dont il appuyait l'atteinte de ces objectifs. Cela était particulièrement vrai pour les mesures liées à la durabilité; à la commémoration de l'expropriation des plaines LeBreton; et à son patrimoine autochtone.

F. Assurance du succès et divers commentaires

Comment la CCN peut-elle s'assurer que le projet est mené à bien?

Les participants ont formulé un large éventail de commentaires sur la façon d'assurer le succès du projet. Les deux thèmes de réponse les plus courants étaient l'échéancier et la transparence. Les participants ont indiqué qu'ils souhaitaient voir le projet aller de l'avant et produire des résultats tangibles bientôt. D'autres voulaient s'assurer que des utilisations temporaires soient mises en œuvre pour animer le site jusqu'à ce que la construction soit terminée. Certains ont dit qu'au lieu de voir le site rester vide, ils préféreraient que quelque chose se passe aux plaines LeBreton, tandis que d'autres ont insisté sur la nécessité d'être efficace, mais de « bien faire les choses ».

Sur le thème de la transparence, de nombreux participants ont indiqué qu'ils aimeraient voir un engagement et une communication continue avec le public et les parties prenantes tout au long du réaménagement. Certains participants ont suggéré d'établir des objectifs mesurables et des échéances pour faire rapport sur le projet et favoriser la reddition de comptes.

D'autres ont expressément mentionné le besoin d'une plus grande participation et d'une participation plus directe des Premières Nations, des intervenants communautaires et des groupes marginalisés. Pour de nombreux participants, la transparence signifie également qu'il faut respecter les promesses faites dans le plan. De nombreux commentaires soulignaient la nécessité pour la CCN de veiller à ce que les principes du plan ne soient pas dilués ou perdus en raison de l'évolution du climat politique, privé ou économique.

En général, les participants ont reconnu la valeur de l'approche par étapes de la mise en œuvre, bien que certains craignent de perdre des commodités publiques et des améliorations promises si l'aménagement privé était entrepris en premier. Certains ont suggéré de créer des ententes juridiquement contraignantes à propos des avantages pour le quartier. D'autres estiment que la CCN devra s'assurer de choisir les bons partenaires pour le réaménagement du site.

Assurer le succès : exemples de commentaires

« Un projet emballant et ce dont la ville a besoin! Mettre l'accent sur la densification et le transport collectif et la marche. Encourager les commerces de détail indépendants et locaux à créer une ambiance unique. »

« Le site ne peut pas être une zone de construction pendant 20 ans. Si le plan complet doit prendre de nombreuses années, des mesures provisoires doivent être prises pour rendre les espaces non aménagés attrayants et accessibles. »

« Assurez-vous que lorsque vous vous concentrez sur le "renforcement de la collectivité", vous n'oubliez pas qu'une collectivité existe déjà dans le coin et qu'elle sera touchée par les décisions prises. Dans la mesure du possible, veiller à ce que les collectivités existantes ne subissent pas de répercussions négatives massives à la suite du nouvel aménagement (par exemple, augmentation de la circulation, tour de 40 étages près des logements existants de faible hauteur). »

« Wow! C'est à peu près le meilleur plan que j'ai vu dans les trente années que j'ai vécues à Ottawa. Je pense qu'il peut y avoir des risques pour la sécurité si le milieu riverain est séparé des bâtiments. Il serait formidable d'intégrer une partie de cet espace dans l'environnement bâti. Je m'opposerais fortement

Assurer le succès : exemples de commentaires

aux espaces artificiels excessifs le long de la rivière elle-même; nous devons apprendre à permettre à ces espaces d'avoir des estuaires naturels, des milieux humides et un drainage. J'entreprendrais le projet avec des objectifs clairs, mais avec une architecture novatrice. »

« Il faut faire des progrès. Ce secteur est resté vacant pendant si longtemps. La CCN doit faire avancer le programme et commencer. Prendre des risques et être créatif. »

Derniers commentaires

En plus des commentaires sur la mise en œuvre, les participants ont suggéré diverses commodités et caractéristiques particulières qui, selon eux, feraient du plan une réussite. Bon nombre de ces commentaires reprennent les idées et les sentiments exprimés en réponse aux questions sur le quartier à usage mixte; les parcs et les espaces ouverts; et la connectivité.

Autre : résumé des commentaires

- **Commodités extérieures et espaces ouverts**
 - Structures d'escalade
 - Planchodrome
 - Offre de loisirs de plein air en milieu urbain (p. ex., kayak, jardins communautaires)
 - Commerces et cafés le long de la rive
 - Opinion mitigée sur la question de savoir s'il devrait y avoir plus d'espaces publics ou verts, ou s'il y a trop d'espaces ouverts ou trop de grands espaces
- **Design et architecture**
 - Architecture et matériaux de construction intéressants et de grande qualité
 - Les bâtiments doivent être « sécuritaires pour les oiseaux », universellement accessibles et durables (p. ex., énergie de quartier, carboneutre)
 - Échelle et hauteur appropriées des bâtiments
 - Éléments patrimoniaux inclus dans le design
 - Opinions mitigées sur la conservation des lignes de visibilité
 - Opinions mitigées quant à savoir si les contrats devraient être attribués à des promoteurs internationaux ou locaux
- **Installations à grande échelle**
 - Opinions mitigées quant à savoir si le site devrait inclure un aréna de hockey ou un centre d'événements majeurs
 - Autres grandes installations ou attractions touristiques (p. ex., musées, aquarium)
 - Veiller à ce que les secteurs réservés aux événements n'entrent pas en conflit avec les utilisations résidentielles proposées
- **Viabilité**
 - Concevoir le quartier pour qu'il soit accessible à tous (p. ex., familles, jeunes professionnels, personnes à faible revenu, personnes âgées, étudiants) avec diverses options (p. ex., logement abordable, condos, divers types et tailles de logements)
 - Entreprises locales par rapport aux grandes chaînes ou sociétés
 - Commodités et utilisations communautaires (p. ex., épicerie, centre communautaire, écoles)
 - Intégration et connectivité aux quartiers environnants et aux réseaux de transport
 - Caractéristiques hivernales, comme des sentiers couverts ou chauffés
 - Prioriser les piétons par rapport aux voitures

V. Intégration des résultats

Dans l'ensemble, les commentaires du public sur la structure du plan directeur conceptuel et les idées présentées étaient positifs et validaient l'orientation du travail de la CCN. Voici les points saillants des principaux changements apportés au plan directeur conceptuel découlant des commentaires du public.

- L'emplacement des parcs de quartier, des places publiques ordinaires et des places publiques exploitées par le secteur privé sera prédéterminé.
- Le couvert forestier sera accru dans toute la zone visée par le plan.
 - Des stratégies prévoient la plantation obligatoire d'arbres dans les parcs et les espaces publics, y compris dans les rues.
 - Les lignes directrices conceptuelles sur les emprises feront en sorte que les arbres qui bordent les rues puissent être intégrés.
- Le plan mettra l'accent sur une animation toute l'année, ce qui suppose la priorisation de programmes provisoires, temporaires ou saisonniers dans les espaces publics.
- Les sentiers pour piétons et cyclistes seront séparés, le cas échéant, ce qui s'inscrit dans les visées du Réseau des sentiers récréatifs pour la région de la capitale du Canada.
- Le plan énoncera clairement une exigence d'accessibilité universelle pour le réseau de mobilité et le domaine public (en particulier le jumelage de tout escalier avec une rampe ou un ascenseur, ou les deux).
- L'accent sera mis sur la protection du microclimat, ce qui suppose la création de lignes directrices sur l'orientation et la conception des bâtiments dans le but de protéger les piétons contre le vent et les intempéries.
- Les tours seront davantage mises en retrait en augmentant la marge de recul à trois mètres (plutôt qu'à deux mètres). Cela encouragera la présence de bâtiments de hauteur moyenne au niveau de la rue et créera une transition appropriée vers les quartiers environnants, tout en maintenant une densité axée sur le transport collectif.
- Les stratégies du plan directeur conceptuel mettront l'accent sur les petits commerces donnant directement sur la rue, les commerces de plus grande superficie pouvant s'établir à des intersections clés; ceci afin d'attirer les commerces tels que les épiceries.
- Les lieux où peuvent s'établir les établissements à usage institutionnel seront clairement indiqués.

Ces commentaires aideront la CCN à peaufiner le plan, et beaucoup de commentaires fournissent une orientation et des idées utiles pour le travail de planification de la mise en œuvre qui sera entrepris au cours du premier semestre de 2020. Les commentaires sur les mesures de durabilité; les types de logements et le prix abordable de ces logements; la présence et la participation des Autochtones; les arts; le patrimoine et autres éléments culturels, et plus encore, seront intégrés au processus de planification de la mise en œuvre.

VI. Prochaines étapes

À la fin de la consultation publique sur le plan directeur conceptuel, la grande priorité de l'équipe chargée du projet est d'intégrer les résultats dans une version révisée du plan directeur conceptuel. Cette version, qui comprend un document décrivant la structure du quartier et les

stratégies de conception, sera présentée au conseil d'administration de la CCN en janvier pour examen.

Après que le conseil aura examiné le plan directeur conceptuel préliminaire, l'équipe chargée du projet procédera aux études techniques nécessaires et élaborera une stratégie de mise en œuvre. Au cours du premier semestre de 2020, cette phase du projet comprendra la rédaction de nouveaux chapitres du plan directeur conceptuel (stratégie sur le patrimoine et la culture; plan de durabilité; évaluation de l'incidence sur les transports; etc.). Ces documents appuieront la demande de la CCN visant à modifier le Plan secondaire de l'aire centrale de la Ville d'Ottawa, ce qui assurera un aménagement conforme au plan directeur conceptuel de la CCN. La Ville d'Ottawa devrait examiner la demande à l'été 2020, ce qui donnera au public l'occasion de lui faire part de ses commentaires.

Une fois la modification du Plan secondaire achevée, le plan directeur conceptuel sera finalisé et toutes les études techniques, y compris la stratégie de mise en œuvre, seront jointes en annexe. Ce document définitif sera présenté au conseil d'administration de la CCN une dernière fois à l'automne 2020.

La mise en œuvre de l'aménagement commencera par un appel de propositions d'aménagement pour la propriété de la CCN sur les rues Albert et Booth (connue sous le nom de « secteur de la bibliothèque ») au début de 2020. La prochaine phase du réaménagement pourrait se dérouler avant la fin de 2020, conformément à la stratégie de mise en œuvre qui sera élaborée au cours du premier semestre de 2020.



**NCC
CCN**

**Joint Design Review Panel
Building LeBreton**

**Comité conjoint d'examen du design
Bâtir LeBreton**



Excerpt of the Minutes

Extrait du procès-verbal

Meeting of October 2, 2019

Séance du 2 octobre 2019

Katie Paris and Chris Hardwicke presented an overview of the draft Building LeBreton Master Concept Plan.

Katie Paris et Chris Hardwicke présentent un aperçu de l'ébauche du Plan directeur conceptuel pour Bâtir LeBreton.

Overall

Ensemble

- The panel commented on the importance of the procurement to ensuring there is a high quality of design and implementation.
- It is critical to create a quality urban environment.
- The broader context should be examined in terms of transportation links:
 - circulation of trucks;
 - residents from Gatineau attending sports or cultural events.
- Spaces that are framed by the transportation corridor should be shown in more detail (e.g. building face condition between the LRT station and the building across the aqueduct).
- Topography and three dimensions are important elements to understand. Sections will help answering questions about connection and accessibility.
- A digital 3D model or physical working model will help understand the built form better and help design:
 - the integration of the built form with the parkland;
 - site-wide accessibility in terms of the topography;
 - the site elements such as the grand staircases.

- Le comité fait remarquer l'importance de l'approvisionnement pour assurer la grande qualité de la conception et de sa mise en œuvre.
- Il est essentiel de créer un environnement urbain de qualité.
- On devrait étudier le contexte plus large du points de vue des réseaux de transport :
 - circulation des camions;
 - résidents de Gatineau qui assistent à des manifestations culturelles ou sportives.
- Les espaces encadrés par le corridor de transport en commun devraient être présentés de façon plus détaillée (ex. : situation des façades des édifices entre la station de train léger et l'édifice de l'autre côté de l'aqueduc).
- La topographie et les trois dimensions sont des éléments importants à comprendre. Les vues en coupe vont aider à répondre aux questions sur la connectivité et l'accessibilité.
- Un modèle digital en trois dimensions ou un modèle physique fonctionnel vont aider à mieux comprendre le bâti et aider à concevoir :
 - l'intégration du bâti avec les espaces verts;
 - accessibilité de tout le site en rapport avec la topographie;
 - les éléments du site comme le grand

- Guidelines should be developed to inform how the built form integrates in the plan.
- Details on the three dimensions are needed, to inform how built form supports major parks, street life and spaces between buildings.
- The LRT line should be better understood regarding the land levels and the aqueduct.
- Indigenous cultural elements should be integrated in the plan.
- Careful attention to the integration of built form with public realm should be given; e.g. the concept should look at Wellington Street as it extends to the east and passes through the core of the city. Perhaps a 6-7 storey height should be proposed as the street should be a frame for the park to the north.
- Consideration must be given to the parkway experience and the Capital views, and how these views will be framed by the development, and what is the scale of this development relative to the parkway.

Phasing

- The first phase has high expectations and will determine the success of subsequent phases.
- The Library District project should not move too quickly until we have an idea of how it contributes to the overall amenities in the plan. There is likely a 30-40 year build out for this entire project.

Connectivity

- The development should not end up like a series of islands.
- The development should be connected to the neighbourhood to the south, across the Albert Street barrier.
- A network of connections should link across the LRT tracks and the parkway, including

escalier.

- On devrait élaborer des lignes directrices pour guider la façon dont le bâti s'intègre dans le plan.
- Les détails sur les trois dimensions sont nécessaires pour renseigner sur la façon dont le bâti appuie les parcs principaux
- On devrait mieux comprendre la ligne du train léger par rapport au niveau des terrains et à l'aqueduc.
- Les éléments culturels autochtones devraient être intégrés dans le plan.
- On devrait porter une attention particulière à l'intégration du bâti avec l'espace public; par exemple, le concept devrait s'attarder à la rue Wellington dans la partie où elle se prolonge vers l'est et traverse le cœur de la ville. On devrait peut-être proposer une hauteur de 6-7 étages puisque la rue devrait encadrer le parc situé au nord.
- On devrait tenir compte de l'expérience de la promenade et des vues de la capitale, et de la façon dont ces vues seront encadrées par l'aménagement et de l'échelle de cet aménagement par rapport à la promenade.

Mise en phase

- La première phase génère beaucoup d'attentes et va déterminer le succès des phases ultérieures.
- Le projet du secteur de la bibliothèque ne devrait pas avancer trop vite jusqu'à ce nous ayons une idée de la façon dont il contribue à l'ensemble des infrastructures dans le plan

Connectivité

- L'aménagement ne devrait pas finir comme une série d'îles.
- L'aménagement devrait être connecté au quartier au dus, de l'autre côté de la barrière que constitue la rue Albert.
- Un réseau de connexions devrait traverser les rails du train léger et la promenade, y

future opportunity to cover the tracks partially.

- The Aqueduct District should use a network of connections established along and around the waterways.

Roads

- Eliminating plans to restore a Preston Street connection for vehicles could lead to potential problems. It could be a connection with a transition between existing and proposed conditions.
- Clarification should be given about Preston Street's role as a truck route in the City's Transportation Master Plan.

Distribution of Density

- Monitoring the number of high-rise buildings is key. Four to forty storeys is too great a range. Indicators like tower locations or floor area ratios could be used. The design should reflect a human-scale village, like a neighbourhood.
- The planned low scale on the north side is a missed opportunity for creating an urban edge to the civic precinct and neighbourhood.
- The project's scale should reflect the neighbourhood to the south. Density can entirely change the adjacent neighbourhood's character.
- It is important to create opportunities for a range of housing types and tenures in terms of luxury units, co-operatives, and social housing, so the residents' revenue levels are mixed.
- Family-oriented units, such as 3-4 bedroom units, should be considered.
- Location of the parking for the residential units should be thought out. The parking requirement should be less than one space per unit.

compris une opportunité de couvrir les rails en partie.

- Le secteur de l'aqueduc devrait utiliser un réseau de connexions établies le long et autour des voies d'eau.

Voies de circulation

- L'élimination des plans pour rétablir la connexion de la rue Preston pour les véhicules pourrait entraîner des problèmes. Ce pourrait être une connexion qui fait la transition entre la situation actuelle et la situation proposée.
- On devrait éclaircir le rôle de la rue Preston en tant que trajet de camionnage dans le Plan directeur des transports de la Ville.

Répartition de la densité

- Il est essentiel de contrôler le nombre de gratte-ciels. L'éventail des hauteurs de quatre à quarante étages est trop élevé. On pourrait utiliser les indicateurs de l'emplacement des tours et du rapport des surfaces de plancher. La conception devrait représenter un village à l'échelle humaine, comme un quartier.
- La faible densité de la partie nord est une occasion manquée de créer une lisière urbaine pour l'espace civique et le quartier.
- L'échelle du projet devrait s'harmoniser avec celle du quartier au sud. La densité peut entièrement changer la nature du quartier adjacent.
- Il est important de favoriser les occasions d'avoir un éventail de types de logements et de propriétés, tels que des unités de luxe, des coopératives et du logement social, afin que les revenus des résidents soient variés.
- On devrait envisager des unités de logement axées sur la famille, telles que des unités à 3-4 chambres.
- On doit réfléchir à l'emplacement du stationnement des unités résidentielles. Les exigences de stationnement devraient être inférieures à un espace par unité.

- In the areas around the LRT stations, the built environment should reflect the pedestrian experience.

Commercial Corridor

- The success of Albert Street as a walking and commercial street will be a challenge. Booth Street might work better.
- Commercial uses on Booth Street could help mediate the transition in grade between Booth Street and the LeBreton Flats.
- Commercial activities, event amenities, and traffic increase related to them should not conflict with adjacent residential use.

Aqueduct

- In order to draw the people from the transit station, the aqueduct area should be considered as one space instead of two public realm areas bisected with buildings.
- A cross-section would help understand this area as one space.
- Layering should happen around the aqueduct.
- The security and liability of an open aqueduct should be understood.

Parks and Public Spaces

- Hierarchy of public spaces should be understood (local, regional, national).
- There is a design challenge having the existing large event space next to residential areas. The challenge is similar to the one presented by having retail areas along the aqueduct.
- Nepean Bay could become a hinge to connect the park to downtown.
- Creating continuity between the event park

- Aux abords des stations de train léger, l'environnement bâti devrait refléter l'expérience du piéton.

Corridor commercial

- Le succès de la rue Albert en tant que rue piétonne et commerciale va poser des défis. Il se peut que la rue Booth fonctionne mieux.
- Les usages commerciaux sur la rue Booth pourraient aider à la transition entre les niveaux entre la rue Booth et les plaines LeBreton.
- Les activités commerciales, les installations pour des événements, et l'augmentation de la circulation en résultant ne devraient pas entrer en conflit avec les usages résidentiels adjacents.

Aqueduc

- Afin d'attirer les gens à partir de la station de transport en commun, le secteur de l'aqueduc devrait être considéré comme un seul espace au lieu de deux espaces publics séparés par des édifices.
- Une vue en coupe aiderait à comprendre cet espace comme étant un seul espace.
- Il devrait y avoir une certaine stratification aux abords de l'aqueduc.
- On devrait comprendre la sécurité et la responsabilité liées à un aqueduc à ciel ouvert.

Parcs et espaces publics

- La hiérarchie des espaces publics devrait être comprise (local, régional, national).
- Il existe un défi de conception lié à la présence d'un espace réservé aux événements près des zones résidentielles. Le défi est le même que celui posé par le fait d'avoir des zones de commerce de détail le long de l'aqueduc.
- La baie Nepean pourrait devenir une charnière pour connecter le parc au centre-ville.
- Créer de la continuité entre le parc

and the other park is key.

- The park strategy should consider the river versus the south side of the parkway.
- Parkland should be exposed to sunlight as much as possible.
- The park between the LRT and the parkway would need careful procurement process for successful results.
- Interior courtyards could be beneficial to attract families, but cannot be considered as public space if they are not surrounded by streets.
- The parks' daily uses should be examined. For the Capital Park, the way it translates to daily civic life and connects to the surrounding neighbourhood should be understood.

Pedestrian Experience

- The linkages and connections for Phase 1 should be clarified.
- If there are too many shadow and wind corridors, pedestrian comfort will be reduced, and thus attractiveness of transit as a travel option.
- There is a lack of designation for the Prince of Wales Bridge. Since a north/south connection is needed, consideration should be given to include it as a pedestrian/bike connection.

Event Facility

- It should be integrated in the urban fabric and be surrounded by residential buildings.
- In anticipation of a future major event space, the expectations of the community's residents should be managed.

Winter Experience

- More winter imagery should be included in the proposal.

d'événements et l'autre parc est essentiel.

- La stratégie des parcs devrait envisager la rivière par opposition au côté sud de la promenade.
- Les parcs devraient être exposés le plus possible à la lumière du soleil.
- Le parc entre le train léger et la promenade exigerait un processus d'approvisionnement méticuleux pour l'obtention de résultats positifs.
- Les cours intérieures pourraient être favorables pour attirer les familles, mais ne peuvent être considérées comme des espaces publics si elles ne sont pas bordées de rues.
- On devrait étudier les usages quotidiens des parcs. Pour ce qui est du parc de la Capitale, on devrait comprendre la façon dont il se traduit dans la vie civique quotidienne et se connecte aux quartiers environnants.

Expérience piétonnière

- On devrait clarifier les liens et les connexions pour la Phase 1.
- S'il y a trop d'ombres et de couloirs de vent, le confort des piétons va être réduit, et de par ce fait, l'attirance vers le transport en commun en tant qu'option de déplacement.
- Il n'y a pas de désignation pour le pont Prince de Galles. Puisqu'une connexion nord/sud est nécessaire, on devrait envisager de l'inclure en tant que connexion pour les piétons et les bicyclettes.

Centre sportif ou culturel

- Il devrait être intégré dans la trame urbaine et entouré d'édifices résidentiels.
- En anticipation d'un futur centre sportif ou culturel, on devrait gérer les attentes des résidents du quartier.

Expérience hivernale

- On devrait inclure plus d'images hivernales dans la proposition.

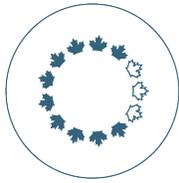
- Winter activities should be built in:
 - linkage to cross-country skiing corridor;
 - snowboarding and sledding opportunities.
 - A grand staircase could be used for winter activities.
- Les activités hivernales devraient être intégrées dans :
 - les liens vers le corridor de ski de fond;
 - des occasions de planche à neige et de glissades.
 - Un grand escalier pourrait être utilisé par les activités hivernales.

Committee Secretary

Secrétaire des comités

Caroline Bied

CAROLINE BIED



**NCC
CCN**

**Joint Design Review Panel
Building LeBreton**

**Comité conjoint d'examen du design
Bâtir LeBreton**



Excerpt of the Minutes

Extrait du procès-verbal

Meeting of November 27, 2019

Séance du 27 novembre 2019

The committee has not approved these minutes yet.

Le comité n'a pas encore approuvé ce procès-verbal.

Katie Paris and Chris Hardwicke presented an overview of the draft Building LeBreton Master Concept Plan. Members gave the following comments:

Katie Paris et Chris Hardwicke présentent un aperçu de l'ébauche du Plan directeur conceptuel pour Bâtir LeBreton. Les membres font les commentaires suivants :

Land Use

Utilisation du sol

- Creation of a series of public spaces unique in Ottawa
- More offices along Wellington Street (formality of city, federal character) provided that the office market has been studied
- Balance between community-based and capital-based character of built form
- Between the two aqueducts, one space that is not divided, more porosity, pavilions, etc.

- Création d'une série d'espaces publics uniques à Ottawa
- Plus de bureaux le long de la rue Wellington (solennité de la ville, caractère fédéral) à condition que le marché des bureaux ait été étudié
- Équilibre entre caractère communautaire et caractère lié à la capitale du bâti
- Entre les deux aqueducs, un espace qui n'est pas divisé, plus de porosité, de pavillons, etc.

Heights and Configuration of Buildings

Hauteurs et configuration des bâtiments

- Investigation of height proposals in relation to existing neighbourhoods and views protection considerations (along Wellington and Booth Streets)
- Quality of façades different along Wellington and Booth Streets
- Higher range of heights: more mid-rise, and higher buildings only on key locations
- Floor plate limited to 750 square metres
- Increase of tower setback from podium to 3 metres

- Analyse des propositions de hauteur vis-à-vis des quartiers actuels et prise en compte de la protection des vues (le long des rues Wellington et Booth)
- Qualité des façades différente le long des rues Wellington et Booth
- Plus grand éventail de hauteurs : plus de hauteurs moyennes, et bâtiments les plus hauts seulement sur les lieux principaux
- Superficie des étages limitée à 750 mètres carrés
- Augmentation de la marge de retrait des tours par rapport aux bases pour atteindre 3 mètres

- Detail of interface between units and podium setback
- No colonnades that destroy the details of façades

Open Spaces and Parks

- Ambitious plan in terms of percentage of parks and open space
- Consideration of the grade relationships of the public spaces and parks adjacent to the aqueducts, vis-à-vis the grade level of the aqueducts
- Description of articulation between parks and open space required
- Need for more activated parks for the city, local parks so people feel they live close to green spaces
- Vegetation adapted to uses: prairie with grasses for event spaces, no trees on top of underground infrastructures
- Need to develop strong ecosystems with the river and open spaces
- More street trees needed and canopy in general
- Interface between War Museum and adjacent park (i.e. Château Laurier and Major's Hill Park)

Liveability

- Thorough integration in terms of connections to existing neighbourhoods
- Concern regarding lack of pedestrian experience and street animation with raised courtyards
- Mix of unit sizes, townhouses, and affordable housing to attract different populations (families, professionals, low income) and enhance neighbourhood life
- Towers do not contribute to neighbourhood life or sense of belonging

- Détail e la zone de contact entre les unités et les marges de retrait des bases
- Pas de colonnes qui détruisent les détails des façades

Espaces verts et parcs

- Plan ambitieux en ce qui a trait au pourcentage de parcs et d'espaces verts
- Prise en compte des relations entre le niveau des espaces publics et des parcs avoisinant les aqueducs, vis-à-vis du niveau des aqueducs
- Nécessité de décrire l'articulation entre les parcs et les espaces ouverts
- Besoin de parcs plus animés pour la ville, de parcs locaux pour que les gens sentent qu'ils vivent près d'espaces verts
- Végétation adaptée aux usages : prairie et herbacées pour les espaces d'activités, pas d'arbres au-dessus des infrastructures souterraines
- Besoin de développer des écosystèmes résistants avec la rivière et les espaces verts
- Besoin de davantage d'arbres de rues et de couvert végétal en général
- Interface entre le Musée de la guerre et le parc avoisinant (comme pour le Château Laurier et le parc Major's Hill)

Qualité de vie

- Intégration complète pour ce qui a trait aux connections avec les quartiers actuels
- Inquiétude vis-à-vis du manque d'expérience piétonnière et d'animation de rue avec les cours surélevées
- Combinaison de tailles des unités, de maisons en rangée, et de logements durables pour attirer différentes populations (famille, professionnels, faibles revenus) et encourager la vie de quartier
- Les tours ne contribuent pas à la vie de quartier ou au sentiment d'appartenance

- Richness of program for live-work units, 24-hour community
- Balance of residential development and other uses including office to create a complete community

Connectivity

- Site integration from the point of view of transportation
- Planification of the flow of attendees to and from the Event Centre
- Consideration for a connection to Gatineau to the north (i.e. link with Prince of Wales Bridge)
- Support for not extending Preston Street through the site. However, adjacent streets and other connections will need to be flexible to accommodate traffic that will not be able to go through.
- Orientation of Preston bridge: way it goes into the inlet, views from the bridge, placemaking, connection with water
- Rochester Street connection: consideration of a pedestrian crossing off Albert Street at the Rochester Street alignment, linking with the pathway that leads to the Pimisi LRT Station underpass.
- Increase of north-south connectivity to and through the Aqueduct District, especially from Pimisi LRT station
- Frequency and location of opportunities to cross Wellington Street to get to the waterfront
- Number of parking stalls and parking strategy (no minimum parking supply required)

Sustainability

- LeBreton Flats as a showcase of what the government can achieve

- Richesse du programme des unités de résidence et de travail et des quartiers 24 heures
- Équilibre entre aménagement résidentiel et autres usages y compris les bureaux pour créer un quartier complet

Connectivité

- Le site doit être intégré du point de vue des transports
- Prévision du mouvement des participants vers le centre sportif ou culturel et à partir de celui-ci
- Réflexion sur une connexion vers Gatineau au nord (p. ex. lien avec le pont Prince de Galles)
- Soutien pour le fait de ne pas prolonger la rue Preston à travers du site. Cependant, les rues avoisinantes et les autres connexions devront avoir la flexibilité d'accueillir la circulation qui ne pourra pas traverser.
- Orientation du pont Preston : façon dont il entre dans la crique, vues à partir du pont, lieux d'intérêt, relation avec l'eau
- Connexion de la rue Rochester : envisager un passage pour piétons à partir de la rue Albert à la hauteur de la rue Rochester, pour la raccorder au sentier qui mène au passage souterrain de la station de train léger Pimisi.
- Augmentation de la connectivité nord-sud vers et à travers le secteur de l'aqueduc, en particulier à partir de la station de train léger Pimisi
- Fréquence et emplacement des occasions de traverser la rue Wellington pour s'approcher du rivage
- Nombre de places de stationnement et stratégie de stationnement (pas d'offre de stationnement minimale exigée)

Pérennité

- Plaines LeBreton comme vitrine de ce que le gouvernement peut réaliser

- Water and waste management
 - composting for each block and each retail, importance of managing decayable waste to avoid unpleasant smells
 - more cutting-edge systems: example of ENVAC in Barcelona
- Natural stormwater management on-site through low-impact development (LID) methods i.e. swales
- Target for tree canopy cover and standards for necessary infrastructure needed to achieve it
- Wind protection and prevention of heat islands through the built environment

Next Phases

- Ambitious and innovative proposal in finding contemporary waste removal, site servicing and other strategies
- Careful consideration for an appropriate phasing and implementation strategy
- Interest in seeing the phasing and implementation planning advance
- Concern expressed that financial plan and phasing plan are missing. Further thought should be given to their analysis.
- Importance of procurement for design
- Methodology to ensure guidelines will be implemented and secured
- Consideration of site-wide opportunities in the phasing strategy
- Definition of the expected quality of design, layout, options, materiality, space, etc.
- Looking at new technologies and details of the plan

- Gestion de l'eau et des déchets
 - compostage pour chaque îlot et chaque commerce de détail, importance de gérer les déchets putrescibles pour éviter les odeurs désagréables
 - plus de systèmes de pointe : exemple d'ENVAC à Barcelone
- Gestion des eaux pluviales naturelle sur place grâce à des méthodes de développement à faible impact (DFI) p. ex. rigoles de drainage
- Cible pour le couvert forestier et normes des infrastructures nécessaires pour l'atteindre
- Protection face au vent et prévention des îlots de chaleur grâce à l'environnement bâti

Prochaines étapes

- Proposition ambitieuse et innovatrice dans la recherche de stratégies contemporaines de ramassage des déchets, d'entretien du site, et autres
- Réflexion approfondie sur une stratégie de mise en phase et de mise en œuvre
- Intérêt de voir le progrès de la planification de la mise en phase et de la mise en œuvre
- Inquiétude exprimée vis-à-vis du fait que les plans financiers et de mise en phase soient manquants. On devrait réfléchir davantage à leur analyse.
- Importance de l'approvisionnement pour la conception
- Méthodologie pour s'assurer que les lignes directrices seront mises en œuvre et garanties
- Considération d'opportunités pour l'ensemble du site dans la stratégie de mise en phase
- Définition de la qualité attendue de la conception, de la configuration, des options, des matériaux, de l'espace, etc.
- Examiner les nouvelles technologies et les détails du plan

Committee Secretary Secrétaire des comités

Caroline Bied

CAROLINE BIED

Draft/ébauche