

Pièce 12 – Motions et directives issues du Plan de viabilité de la Société en commandite du parc Lansdowne et du Rapport sur la mise en œuvre 2022

1. Les options relatives à la volumétrie et à la hauteur

Le Plan d'avant-projet 2022 a servi de point de départ pour l'exploration de la hauteur et de l'échelle du podium, des différentes distances de séparation entre les tours, de la hauteur des tours et de la superficie au sol desdites tours. On a préparé un mémoire de l'esthétique urbaine à présenter le 7 juillet 2023 au Comité d'examen du design urbain (CEDU) pour justifier les demandes déposées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. L'analyse esthétique initiale comportait un exposé visuel sur l'échelle et la forme du podium qui pourraient modeler l'expérience du domaine public le long de la voie Exhibition afin de minorer les impacts des immeubles de grande hauteur proposés ci-dessus. Nous avons entre autres exploré :

- l'expression d'un podium en gradins doté d'une base de deux étages surmontée d'une section résidentielle de quatre étages en retrait de 6 mètres par rapport à la façade;
- l'expression d'un podium en gradins doté d'une base de deux étages surmontée d'une section de deux étages dédiée aux commodités en retrait de 6 mètres par rapport à la façade.

Nous avons mené une analyse complémentaire de différentes superficies au sol (superficie des étages des tours) et des distances de séparation entre les tours. Le personnel de la Ville a présenté au CEDU des dessins d'avant-projet des tours qui respectaient rigoureusement ou largement les Lignes directrices recommandées pour l'esthétique urbaine des bâtiments de grande hauteur, dont la superficie est de 750 mètres carrés, ainsi que les dessins d'avant-projet des tours, qui respectaient eux aussi rigoureusement ou largement les distances de séparation de 23 mètres prévues dans les Lignes directrices. Cette analyse consistait à démontrer les moyens de prévoir, dans une série de modèles d'étude des tours à construire sur le podium des commerces de détail, les impacts de l'ombre et du vent, l'impact des panoramas donnant sur le ciel et le rayonnement de la lumière naturelle dans les espaces intérieurs.

L'analyse menée dans le cadre des demandes de planification a permis au personnel de recommander de minorer les superficies au sol des tours, de maximiser les séparations entre les tours et de minorer les impacts du vent et de l'ombre grâce à une approche de conception de deux tours. Les commentaires du CEDU et du personnel de la Direction de la planification de la Ville, du public et des organismes, dont la Commission de la capitale nationale, Parcs Canada et la Fiducie du patrimoine ontarien, à propos de la conception du projet ont permis de privilégier l'aménagement de la plus grande tour projetée non loin de la rue Bank et l'aménagement de la tour la moins haute à l'intérieur du site et le plus loin possible du pavillon Aberdeen.

On continuera d'avancer dans l'étude de l'avant-projet révisé de deux tours dans le cadre de la Demande d'offres pour les droits immobiliers et de la demande que déposera le soumissionnaire retenu pour la réglementation du plan d'implantation.

2. Les compromis dans la réduction du nombre supplémentaire de places de stationnement avec la valeur des droits immobiliers

Dans ses constatations, le personnel a conclu, par l'entremise de ses experts-conseils dans l'expertise des droits immobiliers (Groupe Altus) et au cours des réunions commercialement confidentielles qui ont porté sur la Demande de manifestation d'intérêt, qu'il faudrait prévoir, dans l'aménagement d'un immeuble en copropriété, un ratio de 0,8 à 1,0 place de stationnement pour chaque logement et qu'un immeuble locatif construit à cette fin obligerait à prévoir de 0,4 à 0,5 place de stationnement par logement. Prévoir un moins grand nombre de places de stationnement aurait une incidence négative sur la valeur des droits immobiliers.

Bien qu'il ne recommande pas de réduire le ratio des places de stationnement pour le porter en deçà des normes de l'industrie et de la demande du marché, le personnel a constaté qu'une réduction du nombre de places de stationnement apporterait des avantages à la Ville du point de vue des dépenses en immobilisations. L'avant-projet 2022 de l'OSEG représentait environ 450 places de stationnement aux niveaux 1 et 2 de l'entresol, entre le podium des commerces de détail et les gradins du côté nord, à un niveau de stationnement souterrain (P1) situé sous les nouveaux gradins du côté nord. Le calcul des coûts fournis par BTY par l'entremise de l'OSEG et corévisé par les experts-conseils de la Ville (Townsend) fait état de coûts élevés pour l'aménagement des places de stationnement (soit 100 000 \$ par place). Dans l'analyse menée par l'entremise des experts-conseils dans le calcul des coûts, le personnel a constaté que la profession de la promotion immobilière peut à juste titre s'attendre à vendre ou à louer les places de stationnement en accusant une perte et à absorber 20 % des frais de stationnement. Les pertes accusées sur les coûts du stationnement seront donc répercutées sur les acheteurs ou les locataires des logements, en plus de peser sur la valeur des droits immobiliers ou sur la valeur des terrains. En réduisant de 1 200 à 770 le nombre global de logements et en éliminant des places de stationnement onéreuses dans l'entresol, en plus de limiter les places de stationnement sous les gradins du côté nord, le personnel a calculé des économies sur les coûts de construction, tout en limitant l'ensemble des places de stationnement à aménager pour les nouveaux logements.

3. Le navettage abordable ou gratuit sur la rue Bank

Le personnel a passé en revue les coûts de la Ville pour aménager des moyens de transport en commun gratuits dans le couloir de la rue Bank entre le pont Billings et la rue Queen. L'analyse a porté sur :

- la gratuité pour tous les clients qui prennent les autobus de la rue Bank entre le pont Billings et la rue Queen, sans émettre de preuve de paiement, en obligeant les clients à payer s'ils font la correspondance avec un service de liaison. Le coût s'élève à 2,69 millions de dollars par an;
- la gratuité pour tous les clients qui prennent les autobus de la rue Bank entre le pont Billings et la rue Queen, en délivrant une correspondance, pour permettre aux clients de faire la correspondance avec le reste des réseaux d'OC Transpo et de la STO, sans frais. Le coût s'établit à 3,53 millions de dollars par an.

Les coûts ont été calculés d'après l'achalandage de l'hiver 2022, augmenté et rajusté en chiffres annuels d'après les variations saisonnières et en faisant appel au tarif actuel moyen payé par les clients. Le coût du manque à gagner en recettes sera supérieur puisque l'achalandage augmentera plus loin sur les trajets d'autobus de la rue Bank, alors que les circuits 6 et 7 se situent actuellement à 80 % environ des niveaux atteints avant la pandémie. Si l'achalandage sur la rue Bank devait encore augmenter en raison du nouveau projet d'aménagement du parc Lansdowne ou parce qu'on offre la gratuité des tarifs de transport, le coût du service gratuit augmenterait également. Si la gratuité du tarif devait avoir pour effet d'augmenter l'achalandage au point où il faudrait accroître la capacité, il y aurait d'autres frais d'exploitation à engager et il se pourrait qu'on doive consacrer des dépenses en immobilisations supplémentaires s'il fallait augmenter la taille du parc d'autobus.

Il faut évaluer le service de transport en commun bon marché ou sans frais sur la rue Bank par rapport au programme actuel de gestion de la demande de transport pour les événements spéciaux. La prise en compte du service gratuit de transport en commun et de navettage pour tous les événements payants du parc Lansdowne, sans égard à la taille de l'événement, constitue la marque de commerce du programme de gestion de la demande de transport dans ce parc. Ce service est offert trois heures avant le début de l'événement et au plus trois heures après l'événement.

Dans le cadre des préparatifs de la saison inaugurale 2014 du Rouge et Noir d'Ottawa, on a mis au point trois marques pour la promotion des transports en commun et du parc-o-navettes pour les événements du parc Lansdowne dans le cadre du programme de gestion de la demande de transport. Nous donnons ci-après une vue d'ensemble de ces trois marques.

Le programme Parc-o-navettes de la Place TD

Le programme Parc-o-navettes de la Place TD vise essentiellement à promouvoir les services de navettage des parcs relais exploités par OC Transpo et par la STO à partir des points d'aménagement des parcs relais, ainsi que les navettes exploitées par la Place TD (qui assuraient initialement le service à destination et au départ de Postes Canada, de l'Université Carleton, du Centre RA et du parc Vincent-Massey avant d'être réservées aux déplacements à destination et au départ de Postes Canada et de l'hôtel de ville pour mieux répondre à la demande). Ces points hors site des Parcs-o-navettes sont annoncés sur des tableaux d'affichage de messages variables et dans des stations de radio de la localité pour faire connaître à ceux qui se rendent aux événements les coordonnées et l'offre des places de stationnement.

Le programme Prenez l'autobus de la Place TD

Le programme Prenez l'autobus Place TD fait la promotion du service de transport en commun de porte en porte pour se rendre à la Place TD. Comme dans le cas du programme Parc-o-navettes, le service gratuit sur présentation d'un billet permettant d'assister à l'événement constitue un volet essentiel de la marque et de la promotion.

Le programme Parc-o-vélo de la Place TD

Le programme Parc-o-vélo de la Place TD permet de faire la promotion des déplacements à vélo et d'utiliser les places de stationnement sécurisées pour les vélos (soit les supports à vélos) quand on participe à d'importants événements à la Place TD et dans le parc Lansdowne. En 2021, on a déplacé la zone de stationnement des vélos, aménagée dans l'esplanade sportive à l'est du pavillon Aberdeen, pour l'aménager dans un lieu plus voyant, non loin du portail 4 du stade, afin de mieux promouvoir les déplacements à vélo comme option de transport.

Le rayonnement de la gestion de la demande de transport

Un aspect essentiel de la stratégie de promotion des marques en 2014 consistait à promouvoir les marques Parc-o-navettes et Prenez l'autobus pour en faire toutes deux des options viables et pratiques pour se rendre au parc Lansdowne dans le cadre des événements spéciaux. Il s'agissait entre autres de promouvoir le service amélioré de la série 450 d'OC Transpo à partir des parcs relais des transports en commun et le service de parc-o-navettes satellite exploité par l'OSEG dans le cadre des événements spéciaux en reprenant la marque Parc-o-navettes de la place TD. Dans le cadre de la campagne de marketing qui a porté sur la gestion de la demande de transport, on a mené un programme de rayonnement et de communication directe pour faire connaître aux participants des événements les options de transport qui leur étaient offertes et pour leur donner de l'information sur les outils qu'on mettait à leur disposition pour planifier leurs trajets.

4. La circulation de transit sur la place Aberdeen

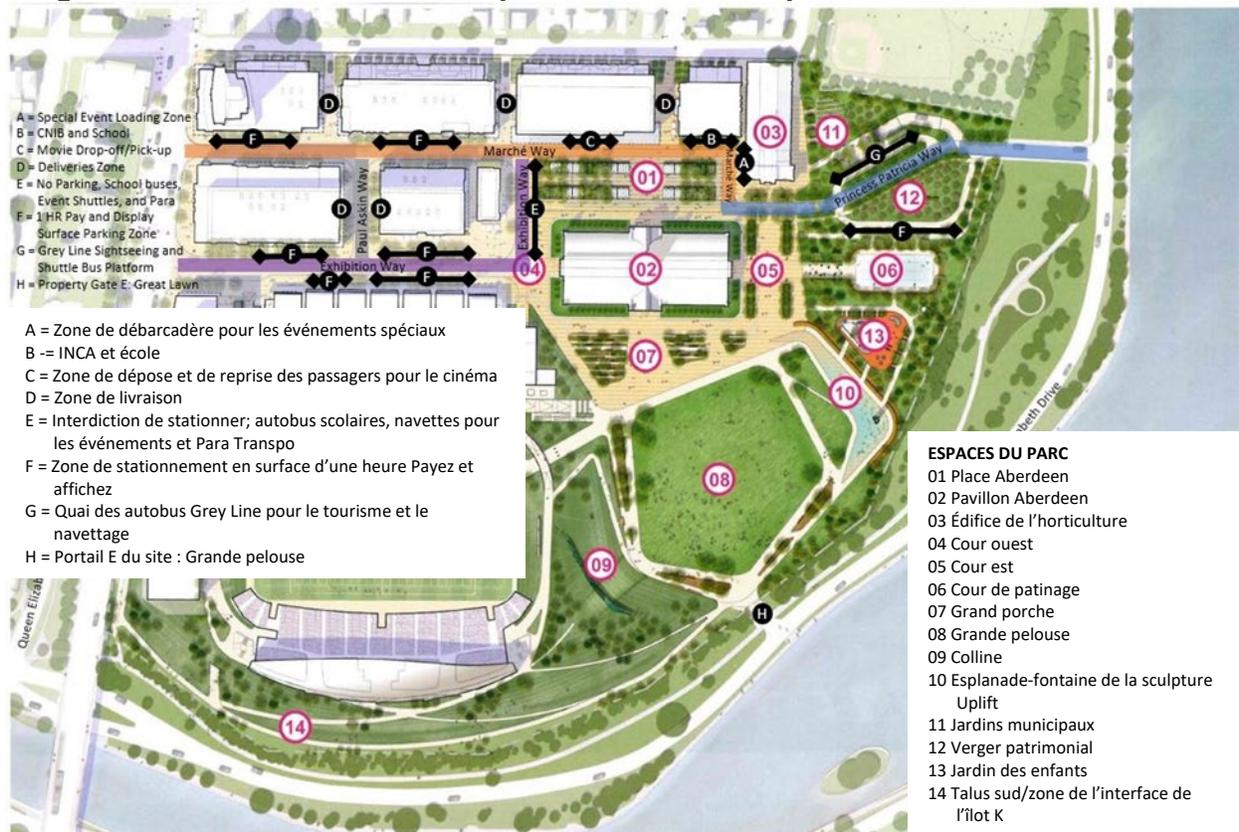
L'un des principaux thèmes de la séance publique du 17 mai 2023 sur le domaine public et le parc urbain portait sur les moyens de réduire le nombre de voitures dans le parc et d'augmenter les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes. Essentiellement, les commentaires exprimés par le public dans le sondage sur le domaine public se rapportaient aux améliorations à apporter aux événements et aux festivals, aux espaces verts et aux espaces du domaine public supplémentaires, et surtout à l'élimination de la circulation automobile de transit sur le site du parc Lansdowne entre la rue Bank et la promenade Reine-Élisabeth, en passant par la voie du Marché pour se rendre jusqu'à la voie Princess Patricia.

La piétonnisation de la voie du Marché et l'agrandissement de la place Aberdeen dans le sens nord jusqu'au quadrilatère commercial du Cineplex et du restaurant Jack Astor's, ainsi que l'agrandissement de la place Aberdeen dans le sens est vers l'Édifice de l'horticulture peuvent constituer des mesures économiques d'offrir plus de commodités pour promouvoir les rassemblements sociaux, pour améliorer le sentiment d'appartenance au lieu et pour rehausser les déplacements et la sécurité des piétons.

L'aménagement et l'utilisation à l'heure actuelle

Le diagramme 1 ci-après représente les sites qui portent actuellement la désignation de parc de stationnement en surface, de zones de livraison et de zones de débarcadère, entre autres, ainsi que les différentes voies de circulation.

Diagramme 1 – Indication des espaces du domaine public



On peut segmenter et répartir parmi quatre grandes catégories l'utilisation de la voie d'accès automobile en passant par la partie nord de la place Aberdeen.

Utilisation à toute heure

Les véhicules motorisés qui transportent les passagers à intervalles réguliers empruntent la voie du Marché dès la place Aberdeen pour traverser le parc Lansdowne à destination ou au départ de la rue Bank et de la promenade Reine-Élisabeth; ils empruntent la voie du Marché pour se rendre à une destination dans le parc Lansdowne ou pour déposer des passagers directement en face des commerces qui donnent sur la place Aberdeen. Par exemple, un automobiliste peut emprunter la voie du Marché lorsqu'il a accès au parc Lansdowne en sortant de la promenade Reine-Élisabeth s'il souhaite se garer dans une place de stationnement en surface située dans la section commerciale du site, à l'ouest de la place, ou encore s'il sort de la rue Bank pour avoir accès aux places de stationnement non loin de la patinoire, du côté est de la propriété.

On emprunte aussi la voie du Marché dans différents scénarios qui se déroulent à toute heure du jour pour charger et décharger du matériel dans le cadre des événements qui se déroulent dans le parc Lansdowne (par exemple le festival Escapade), de même que pour les livraisons destinées aux commerces de détail et aux bureaux qui donnent sur la place Aberdeen. Même s'ils le font peu souvent, les ambulanciers, les pompiers et les policiers empruntent la voie du Marché depuis la promenade Reine-Élizabeth ou la rue Bank pour répondre à des appels ou lorsqu'ils ne sont pas en service.

Horaires spécifiques

Certains véhicules ont accès à la voie du Marché pendant certaines heures, notamment pour déposer et passer reprendre des élèves à l'École secondaire élémentaire entre 7 h 30 ou 8 h et 16 h ou 16 h 30. Le marché agricole d'Ottawa prévoit aussi des heures de dépose et de reprise, entre 7 h et 9 h et entre 15 h et 16 h.

Pendant les événements

Dans le cadre des grands événements, dont les matchs du Rouge et Noir et du 67 d'Ottawa, on offre un service de navette avant et après chaque événement. Ce service emprunte la promenade Reine-Élizabeth et la Grande boucle de la voie du Marché en passant par la place Aberdeen.

Les véhicules des services de radiodiffusion comme TSN, ROGERS et CTV empruntent la voie du Marché pendant les grands événements.

Dans d'autres événements de la Ville d'Ottawa programmés sur la Grande pelouse, dans l'Édifice de l'horticulture et dans le pavillon Aberdeen, les véhicules de service qui doivent charger et décharger du matériel peuvent emprunter la voie du Marché, selon la configuration du site des événements et le point de départ de ces véhicules.

Utilisation variable

La voie du Marché est et peut être utilisée selon les besoins pour permettre aux véhicules qui traversent le parc Lansdowne de se rendre à la promenade Reine-Élizabeth ou d'emprunter l'entrée de cette promenade s'il y a des problèmes au point d'entrée et de sortie de la rue Bank en surface ou sur la rue Bank en particulier.

Le problème

On a constaté que la circulation automobile normale autorisée dans la partie nord de la place Aberdeen crée des conflits avec les piétons et les cyclistes et nuit à l'ambiance des activités organisées sur cette place, par exemple les Soirées cinéma au parc Lansdowne. Le problème de sécurité qui se produit porte essentiellement sur le niveau de confort des utilisateurs plus vulnérables du transport actif sur la voie du marché. Le balisage peint sur la chaussée est le seul délinéateur entre la zone carrossable et la place Aberdeen, ce qui crée une situation dans laquelle il n'y a aucune séparation visuelle ou physique claire entre les automobiles et les utilisateurs actifs.

Deuxièmement, les terrasses qui occupent le domaine piétonnier du côté nord de la voie du Marché obligent les piétons à longer la voie automobile ou à y circuler, alors que dans la section de la voie du marché à destination de l'ouest, l'espace piétonnier est séparé par le mobilier urbain, les lampadaires et les places de stationnement sur rue.

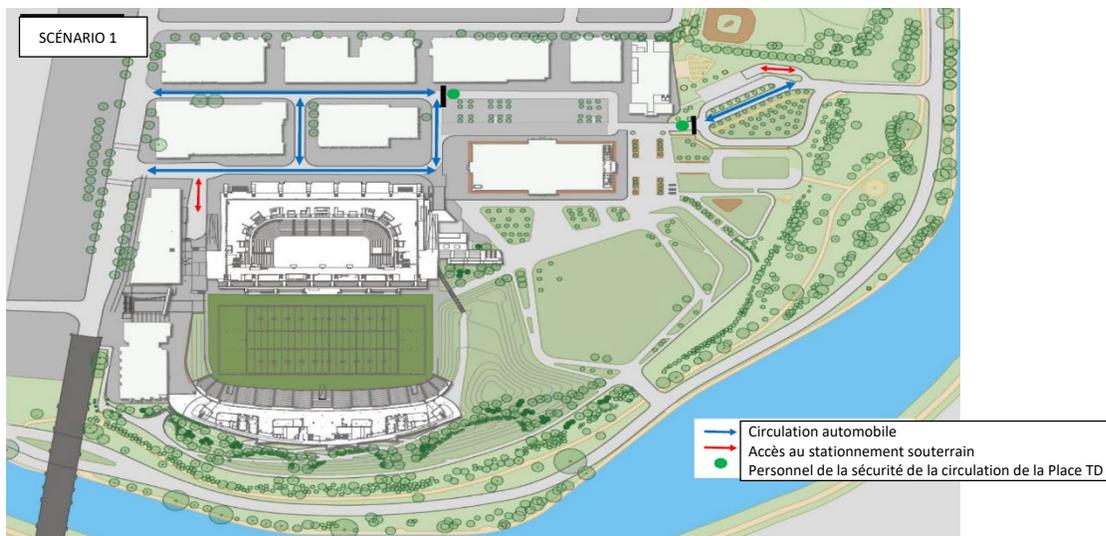
Les scénarios

Pour résoudre dans l'ensemble le problème de l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes, deux grands scénarios s'offrent à nous.

Scénario 1

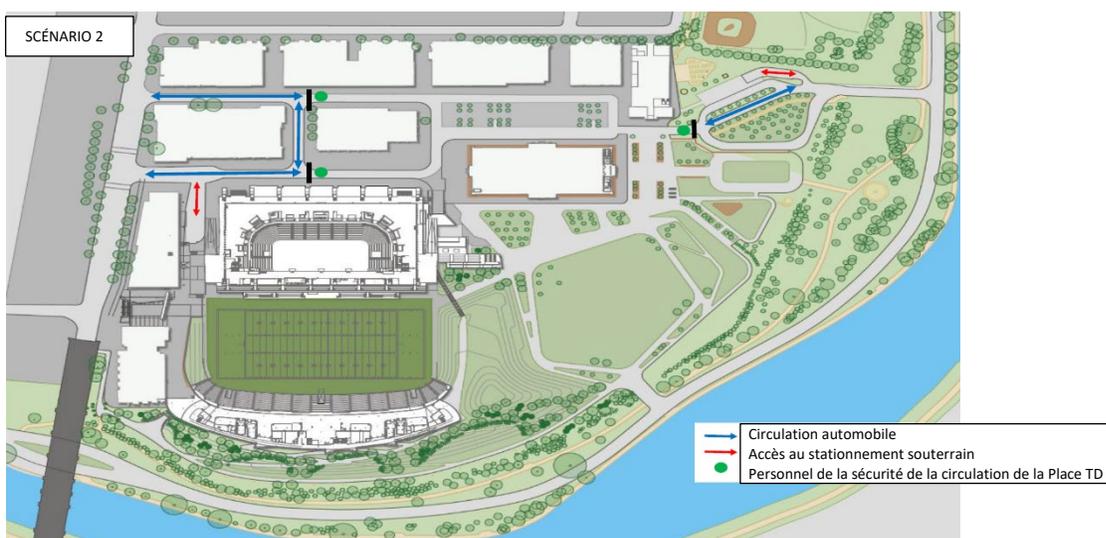
Fermer en permanence, à la circulation automobile normale « à toute heure », la voie du Marché traversant la place Aberdeen en faisant appel à des barrières mobiles, à des panneaux indicateurs ou à d'autres moyens. La voie serait fermée à l'extrémité est de l'entrée automobile menant à la place Aberdeen à partir de la boucle du circuit d'autobus, et le point de fermeture serait situé à l'extrémité ouest de la place Aberdeen, là où la voie du Marché croise la voie Exhibition.

Installer des balisettes ou des moyens de dissuasion qui sont mobiles pour permettre aux véhicules de service, d'entretien et d'urgence d'avoir accès à la place Aberdeen et de la traverser. Pour limiter l'importance de l'achalandage des véhicules de service, se pencher sur les options permettant de fixer les horaires des livraisons et collaborer avec l'OSEG dans cette option.



Scénario 2

On fait actuellement appel au scénario 2 à titre provisoire, de concert avec le scénario 1, pour les grands événements qui se déroulent dans la Grande pelouse, pour le Marché aux puces 613flea et pour le Marché agricole du dimanche, afin de protéger les zones de surface de la circulation des usagers du garage souterrain pour se rendre aux voies d'accès des zones de stationnement en sous-sol rouges, bleues et jaunes. Ce scénario consiste à fermer la voie Exhibition et la voie du Marché à la hauteur de la voie Paul-Askin. En fermant provisoirement ces voies pour différents autres scénarios d'événements, on pourrait normaliser l'environnement réservé aux piétons sur la majorité des rues de l'intérieur du parc Lansdowne, et la zone des événements organisés sur la place Aberdeen pourrait s'étendre aux rues attenantes, ce qui rehausserait le confort et la sécurité pour les événements qui se tiennent sur cette place.



Les considérations relatives aux recommandations

Dans l'étude des améliorations à apporter aux zones réservées aux piétons, il serait judicieux de se pencher sur les questions esthétiques et fonctionnelles, à savoir :

- Pendant le montage et le démontage des installations des événements, autoriser la circulation automobile, mais seulement à la condition qu'un accompagnateur dirige la circulation.
- Continuer d'utiliser la Grande boucle pour les livraisons, ainsi que pour les opérations de montage et de démontage.
- Revoir les options portant sur les moyens de créer des voies de livraison et d'accès derrière la Grande pelouse.
- Revoir les moyens grâce auxquels d'autres environnements réservés aux piétons, par exemple Harbourfront à Toronto et la rue Sparks à Ottawa, permettent d'assurer certains déplacements et horaires pour les véhicules de livraison et de service.
- Réduire le plus possible les opérations de chargement et de déchargement du Centre d'événements de la cour ouest du pavillon Aberdeen.

L'étude des baux actuels des locataires des commerces de détail et des bureaux et les moyens d'accès des locataires pour emprunter la voie du Marché et pour en sortir devront faire partie de l'évaluation.

Les prochaines étapes

Le personnel recommande de financer une provision pour les dépenses en immobilisations afin d'apporter au domaine public des améliorations, par exemple en mettant au point des options et un plan de mise en œuvre afin de rehausser le domaine public de la place Aberdeen et d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes sur cette place. Il faudra mener un processus public d'étude et de consultation en collaboration avec la collectivité, l'OSEG, les directions générales de la Ville (dont la Direction des services médicaux d'urgence et les Services de la circulation) et des entreprises locales pour déterminer l'approche à adopter dans les améliorations à apporter à la place Aberdeen.

5. La toiture accessible du Centre d'événements

Trois options ont été analysées et chiffrées en ce qui a trait à la conception de la toiture du Centre d'événements, du point de vue de l'accessibilité publique et du toit vert à la fois. Nous nous sommes penchés sur deux options pour le toit vert, soit un système de toiture verte « extensif » et un système de toiture verte « intensif ». Le système extensif s'entend d'un sol dont le profil est de l'ordre de 3 à 4 pouces (de 8 à 10 centimètres) et comprendrait des plantes tapissantes, des graminées et des succulentes, dont des sedums. Le système intensif s'entend d'un sol dont le profil est d'environ 8 pouces (20 centimètres) ou plus et se prêterait à l'aménagement d'un plus large éventail d'espèces végétales. Les coûts à consacrer pour permettre au public d'avoir accès à un toit accessible s'établissent à un supplément minimum de 28 millions de dollars pour les coûts de construction du Centre d'événements en raison des charges structurelles, des systèmes de protection contre les incendies et des moyens d'accès au toit. Un toit vert extensif, sans moyens d'accès pour le public, constitue la solution la moins chère, soit un supplément de 4,2 millions de dollars; elle comporte toutefois des risques en raison de l'entretien opérationnel des végétaux et de la membrane imperméable.

Option 1 : Toit vert extensif sans accès public (4,2 millions de dollars)

L'objectif de l'étude de l'option 1 consiste à installer un toit vert entièrement modulaire, facilement précultivé et facile à enlever ou à déplacer au besoin après l'installation. Les modules seraient précultivés pour minorer les besoins en entretien après l'installation et prévoiraient des végétaux vigoureux et bien enracinés, pour mieux résister à l'érosion et à la mortalité massive. Il faudrait faire appel à un mélange de variétés de sedums, qui se sont révélées viables à Ottawa ou dans des climats comparables, en prévoyant des moyens d'arrosage pour les périodes de sécheresse prolongées.

Voici les avantages de l'option 1 :

- Solution la moins chère pour les matériaux, l'installation et l'entretien permanent.
- Options fiables pour les modules précultivés à installer.
- Il n'est pas nécessaire d'irriguer en permanence le toit.
- Les plantations de sedums s'autorégénèrent et se répandent rapidement pour couvrir le sol exposé.
- On peut épandre 4 pouces (10 centimètres) de terre pour assurer une bonne capacité de gestion des eaux pluviales et pour être en mesure de capter essentiellement le premier pouce (2,5 centimètres) de pluie.

Voici les limitations de l'option 1 :

- Capacité limitée d'inclure des végétaux distincts des sedums
- Possibilité de réduire les variétés de végétaux au fil du temps puisque les végétaux les plus vigoureux et les mieux adaptés aux microclimats du toit finissent par devenir dominants.
- La capacité volumétrique totale du système dans la gestion des eaux pluviales est inférieure à celle des options plus fouillées envisagées.

Option 2 : Toit vert intensif sans accès public (7,2 millions de dollars)

L'objectif de la conception consiste à aménager un toit vert entièrement modulaire, facilement précultivé et facile à enlever ou à déplacer au besoin après l'installation. On se contentera de planter des variétés herbacées, et non des arbustes ligneux ou des arbres. Il faudrait planter un ensemble de vivaces herbacées et des graminées ornementales qui ont démontré qu'elles sont viables à long terme à Ottawa ou dans des climats comparables. Il faudra irriguer le toit en permanence pour assurer le bon entretien des types de végétaux.

Voici les avantages de l'option 2 :

- Importante capacité de gestion des eaux pluviales par événement et chaque année
- Aménagement visuellement impressionnant
- Impacts potentiels considérables dans l'atténuation du bruit appelé à sortir de l'établissement l'intérieur ou à y entrer
- Augmentation des incidences potentielles sur les économies d'énergie en raison de la masse thermique plus importante
- Il est toujours improbable que les racines assez vigoureuses causent des dommages au système d'imperméabilisation même si elles devaient atteindre la membrane sous-jacente.

Voici les limitations de l'option 2 :

- Augmentation des coûts des matériaux, de l'installation et de l'entretien
- Il faut irriguer le toit en permanence.
- La revégétalisation continue fera partie des travaux d'entretien à long terme puisque la plupart des vivaces qui fleurissent et des graminées ornementales ne s'autoprogènt pas comme les sedums prévus dans l'option 1.
- Il sera plus difficile de marcher sur ce toit et d'y avoir accès pour les travaux d'entretien; il sera notamment plus difficile d'avoir accès au système d'imperméabilisation sous le toit vert.

Option 3 : Toit vert intensif parfaitement accessible au public (28 millions de dollars)

L'objectif de la conception de l'option 3 consiste à aménager un toit vert entièrement modulaire, facilement précultivé et facile à enlever ou à déplacer, au besoin, après l'installation. Au moment de rédiger ce rapport, on ne connaissait pas l'étendue, la localisation, ni le type de paysagement minéralisé à inclure dans le plan d'étude définitif; on suppose toutefois qu'il s'agit de 20 % à 30 % de la superficie du toit. On pourrait notamment planter une combinaison de vivaces herbacées et de graminées ornementales, qui ont démontré qu'elles sont viables à long terme à Ottawa ou dans des climats comparables. Il faudrait prévoir des moyens adéquats de protection contre les chutes pour les travaux d'entretien et faire appel à une combinaison de garde-corps ou de parapets qui répondent aux exigences réglementaires. Il faudra délimiter clairement les espaces accessibles et non accessibles et envisager d'aménager des rambardes supplémentaires ou d'autres obstacles physiques entre le paysagement minéralisé et les zones végétalisées.

Il faudra remanier les plans de déneigement et de nettoyage courant afin de s'assurer que les produits chimiques utilisés sont compatibles avec les végétaux et le système d'imperméabilisation.

Voici les avantages de l'option 3 :

- Communion de la collectivité avec la nature
- Zone de commodité potentielle attrayante et très prisée
- Importante capacité de gestion des eaux pluviales par événement et chaque année
- Impacts potentiels considérables dans l'atténuation du bruit appelé à sortir de l'établissement l'intérieur ou à y entrer
- Augmentation des incidences potentielles sur les économies d'énergie en raison de la masse thermique plus importante

Voici les limitations de l'option 3 :

- Surcoûts pour les matériaux, l'installation et l'entretien
- Il faut prévoir des moyens permanents d'irrigation.
- La plus grande biomasse ainsi que les fleurs et les tiges séchées pourraient créer un risque d'incendie et donner lieu à des débris transportés par le vent ou à la diffusion excessive du pollen.
- Le toit serait plus lourd, ce qui augmente les besoins structurels.
- Il sera éventuellement plus difficile d'avoir accès au système d'imperméabilisation sous-jacent en raison de l'augmentation du poids de chaque module.
- L'accès du public aux toits comporte un risque supplémentaire pour la Ville.

La synthèse

Le coût de l'aménagement des moyens d'accès publics à la toiture du Centre d'événements donne lieu à la fois à des impératifs pour le budget des projets d'infrastructures comme pour le budget projeté pour l'entretien et l'exploitation. Si l'option 1 est la plus simple des trois pour la mise en œuvre et l'entretien, elle ne permet pas, en raison de son moindre coût, d'offrir au public des moyens d'accès et d'intégrer un toit vert avec la Grande pelouse. Bien que l'option 1 puisse offrir des avantages dans la gestion des eaux pluviales, on a l'occasion d'explorer un système de toiture doté de panneaux solaires pour produire de l'électricité. La production d'électricité grâce à l'énergie solaire assure la sécurité et la fiabilité de l'énergie locale et promeut la compétitivité économique et la résilience. Il s'agit aussi d'une mesure importante et nécessaire pour atteindre les cibles d'Ottawa pour réduire à zéro d'ici 2040 les émissions de gaz à effet de serre de la municipalité et d'ici 2050 pour l'ensemble d'Ottawa. Pour atteindre les cibles, il faut installer à Ottawa 20 mégawatts d'énergie solaire d'ici 2025 et 1 100 mégawatts d'ici 2050.

6. La gestion de la demande de transport et le rapport sur les leçons apprises

Le Plan de GDT des événements spéciaux dans le cadre du projet Lansdowne 2.0 sera essentiellement le même que le programme actuel de GDT et offrira des occasions d'apporter des mises au point et des changements à la programmation. En voici un aperçu :

- L'espace existant, constitué de l'aréna intérieur de 9 800 places et du Centre d'événements, connu sous l'appellation « aréna de la Place TD », sera remplacé par un nouveau centre d'événements polyvalent et indépendant de 5 500 places (6 500 spectateurs), qui sera le nouveau siège des 67 d'Ottawa de l'OHL et des BlackJacks d'Ottawa de la LECB. Ce changement permettra de plafonner efficacement à 6 500 spectateurs la capacité des événements de l'aréna intérieur, contre 10 000 spectateurs auparavant, ce qui correspondait déjà à un événement à guichets fermés dans cet aréna.
- À l'heure actuelle, le stade de la Place TD permet d'accueillir 24 000 spectateurs. Dans le cadre du projet Lansdowne 2.0, on reconstruira les gradins existants du côté nord, qui regrouperont 11 200 sièges (pour un total de 12 100 spectateurs), alors que la capacité actuelle est de 14 028 spectateurs. Autrement dit, on réduira la capacité d'environ 2 000 spectateurs dans les gradins du côté nord, ce qui donnera une capacité totale de 22 000 spectateurs pour le stade de la Place TD.

Les événements mineurs

- Événements regroupant moins de 3 000 spectateurs, soit les petits événements en intérieur du nouveau Centre d'événements et autres événements publics organisés au parc Lansdowne.
- De 3 000 à 6 500 spectateurs, soit les événements moyens et à guichets fermés qui se dérouleront dans le nouveau Centre d'événements.
- 10 000, soit les événements en intérieur menés de front et à guichets fermés dans le nouveau Centre d'événements; d'autres événements auront lieu dans le parc Lansdowne, par exemple dans le marché des producteurs agricoles d'Ottawa.

Les événements majeurs

- 13 000 spectateurs, soit les événements compris entre 10 000 et 15 000 spectateurs (soit les petits événements du stade).
- Entre 18 000 et 23 000 spectateurs, soit les événements moyens et à guichets fermés du stade.
- 30 000 spectateurs, soit les événements en intérieur menés de front à guichets fermés dans le nouveau Centre d'événements et un événement à guichets fermés dans le stade de la Place TD. Il faut noter que même si le chevauchement de deux événements à guichets fermés est improbable, la Stratégie de la GDT du parc Lansdowne 2.0 tient compte de cette situation, qui peut avoir un impact maximal.

- 40 000 spectateurs, soit un « méga événement », en augmentant la capacité d'assise du stade ou en menant de grands événements de front.

La GDT et l'aménagement résidentiel

Qui dit aménagement de grande hauteur et densité dit aussi limitation du nombre de places attribuées pour le stationnement en surface ou en sous-sol. Il y aura des limites dans le nombre de places de stationnement des logements, puisque l'on s'attend à ce que ceux qui décident d'habiter dans les tours du projet Lansdowne 2.0 le fassent pour profiter d'un mode de vie qui n'oblige pas à être propriétaire d'une voiture.

Conformément à l'Aide-mémoire des indicateurs de GDT de la Ville d'Ottawa pour les nouveaux projets d'aménagement, nous avons recensé les indicateurs suivants de la GDT pour permettre de promouvoir les modes durables de transport et de réduire la dépendance vis-à-vis des déplacements automobiles pour les activités journalières dans le parc Lansdowne :

- gestion du Programme de GDT;
- promotion des déplacements à pied et à vélo;
- promotion des transports en commun;
- autopartage;
- vélo partage et micromobilité;
- stationnement;
- marketing et communication de la GDT;
- covoiturage.

Il faudrait se pencher, pour encourager les résidents à faire appel aux transports en commun, sur un moyen d'en promouvoir l'utilisation, en offrant des cartes PRESTO préchargées avec un laissez-passer mensuel aux nouveaux propriétaires et aux nouveaux locataires. En outre, l'information sur le système des cartes PRESTO devrait être diffusée sur le site à l'intention de tous les ménages pour encourager les autres membres de ces ménages à s'inscrire aux laissez-passer de transport en commun débités mensuellement.

Le rapport sur les leçons apprises

Nous avons rédigé un rapport sur les leçons apprises, qui fait partie de l'évaluation complémentaire des répercussions sur les transports, conformément à la directive du Conseil municipal. Ce rapport donne un aperçu des commentaires exprimés jusqu'à maintenant par les membres de la collectivité et les intervenants. Il comprend :

- une vue d'ensemble des commentaires exprimés et des travaux réalisés par l'entremise du Comité du suivi en matière de transport au parc Lansdowne, qui a été constitué en prévision de l'ouverture du site et qui a assuré la consultation et la surveillance permanentes des trois premières années d'exploitation (2014, 2015 et 2016);
- les commentaires exprimés par les associations communautaires locales sur l'expérience du transport dans le parc Lansdowne jusqu'à maintenant. Ces commentaires ont été réunis à l'occasion d'un atelier communautaire mené par la Ville d'Ottawa et organisé en virtuel le 24 mai 2023;
- les commentaires déposés par la Commission de la capitale nationale (CCN) sur le projet de revitalisation du parc Lansdowne. Ces commentaires nous ont été transmis par courriel. Il faut s'attendre à ce que des discussions aient lieu relativement à l'expérience du parc Lansdowne, et surtout au rôle de la promenade Reine-Élisabeth à l'échelle de la collectivité, de la ville et de la région;
- les commentaires que nous ont adressés les Services de la circulation de la Ville d'Ottawa. Ces commentaires s'inspirent des constats d'une étude consacrée à la surveillance de la circulation et préparée par la Section des événements spéciaux de la Direction générale de la gestion de la circulation de la Ville d'Ottawa relativement à la fermeture à maintes reprises, en 2022, de la promenade Reine-Élisabeth;
- les commentaires déposés par la Zone d'amélioration commerciale (ZAC) du Glebe relativement à la circulation et au stationnement.

7. Le logement abordable

Dans son rapport de mai 2022, le personnel recommandait de prévoir, dans le nouveau volet résidentiel, un minimum de 10 % de logements abordables, soit 120 logements. En raison de la densité réduite proposée par le personnel, ce chiffre serait plutôt estimé à 75 logements. Pour les besoins de ce projet d'aménagement, on entendait par « logements abordables » les logements locatifs dont les loyers mensuels n'étaient pas supérieurs au loyer moyen du marché (LMR) dans l'ensemble de la Ville par type de logement (soit les logements d'une chambre à coucher et les logements de deux chambres à coucher, entre autres), selon les modalités établies par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Pour veiller à ce que la proposition du Projet Lansdowne 2.0 soit neutre du point de vue des recettes, le personnel a dû supposer qu'il faudrait percevoir les impôts fonciers sur ces logements abordables, ce qui a permis d'équilibrer le modèle financier du projet Lansdowne, sans toutefois assurer une véritable abordabilité selon les normes du marché et les normes réglementaires. Le Conseil municipal a demandé au personnel de se pencher sur des options permettant de rendre ces logements plus abordables.

À la demande du Conseil municipal, le personnel a travaillé de concert avec Logement communautaire d'Ottawa (LCO) afin d'estimer l'impact de l'aménagement d'un plus grand nombre de logements très abordables sur ce site. Le personnel a examiné deux modèles par rapport au modèle proposé initialement, en mai 2022 :

1. Le modèle d'abordabilité de mai 2022
 - a. 20 % des logements au LMR;
 - b. 80 % des logements à 35 % de plus que le LMR.
2. Exigences minimums du FNCL de la SCHL du point de vue de l'abordabilité :
 - a. 30 % des logements à moins de 80 % du LMM (Glebe);
 - b. 70 % des logements au LMR.
3. Exigences minimums du projet de loi 23 relativement à l'abordabilité :
 - a. tous les logements à 80 % du LMR.

Selon l'hypothèse utilisée dans cette analyse, le promoteur construirait des logements selon le cahier des charges de LCO et les revendrait à LCO. D'après les commentaires que les promoteurs ont adressés au personnel pendant le déroulement de la DMI, on suppose que ce site serait l'un des plus chers à bâtir en raison de sa localisation et de la complexité associée à la coordination et à l'intégration avec le site existant, ainsi qu'aux opérations permanentes. Le personnel a estimé qu'il pourrait coûter à concurrence de 20 % de plus pour construire des logements sur ce site par rapport à d'autres sites de la Ville qui sont déjà à l'étude pour l'aménagement de logements abordables. Le coût estimatif pour construire des logements dans le parc Lansdowne se chiffre à 483 000 \$ par logement sans place de stationnement et à 513 000 \$ par logement avec 0,4 place de stationnement, comparativement à 473 000 \$ pour des logements comparables sur d'autres sites dont les ratios des places de stationnement sont comparables et qui figureraient sur la liste des priorités de la Ville. Ce supplément représente environ 40 000 \$ par logement, soit 3 millions de dollars pour 75 logements. En outre, en réservant 10 % des 750 logements à l'aménagement de logements abordables, on réduirait le relèvement de l'assiette foncière retenue comme hypothèse dans la stratégie de financement du Projet Lansdowne 2.0, ce qui équivaldrait à une perte de l'ordre de 330 000 \$ par an. De surcroît, d'après les délais estimatifs actuels, ces tours d'habitation ne seraient pas achevées avant 2033.

C'est pourquoi le personnel recommande d'attribuer 10 % des droits immobiliers à l'aménagement de logements abordables et d'exempter le reliquat de 15 % qui serait normalement réduit selon la politique de la Ville. Cette option apporte des fonds de 3,9 millions de dollars dès qu'ils sont perçus et qu'on peut consacrer à la liste des priorités de la Ville dressée dans le rapport publié le 6 septembre 2023 sous le titre Stratégie et compte rendu au Comité de la planification et du logement. Ces projets de logements abordables en milieu de soutien sont constitués de 572 logements dont il faudrait prioriser le financement pendant le mandat actuel du Conseil municipal, et nombre de ces logements permettraient d'assurer la transition intégrée avec la Stratégie du logement.

L'exemption de 15 % permettrait de s'assurer qu'une part de 5,9 millions de dollars des recettes en droits immobiliers continuerait de constituer une source de financement pour ce projet; sinon, la Ville devra augmenter le financement qu'elle doit consacrer à ce projet.

8. La motion sur la modification du Plan officiel

Le 8 juin 2022, pendant l'étude du document intitulé « Plan de viabilité de la Société en commandite du parc Lansdowne et Rapport sur la mise en œuvre », le Conseil municipal de 2018-2022 a adopté la motion suivante :

ATTENDU QUE le rapport « **Plan de viabilité de la Société en commandite du parc Lansdowne et Rapport sur la mise en œuvre** » (ACS2022-PIE-GEN-0003) décrit les progrès réalisés jusqu'à maintenant et les prochaines étapes du concept de réaménagement et de l'analyse de rentabilisation afin de veiller à ce que le parc Lansdowne et la Société en commandite du parc Lansdowne soient viables pour les 44 prochaines années;

ATTENDU QUE le Conseil a adopté le nouveau Plan officiel en octobre 2021, au terme d'un important travail d'engagement et de consultation du public;

ATTENDU QUE le nouveau Plan officiel contient une politique relative aux secteurs spéciaux, dont fait partie Lansdowne, qui reconnaît la nécessité d'une approche de planification unique pour renforcer leur rôle comme lieux incontournables de la ville;

ATTENDU QUE le nouveau Plan officiel contient une orientation stratégique selon laquelle toute modification du *Règlement de zonage* en vue de réaménager le parc Lansdowne doit respecter les politiques du Plan officiel relatives à ce secteur spécial, qui font référence au Plan de partenariat du parc Lansdowne, à l'Accord de société en commandite principale, aux conventions du plan d'implantation enregistré pour le parc Lansdowne et aux Principes-cadres approuvés par le Conseil;

ATTENDU QUE le nouveau Plan officiel doit être approuvé par le gouvernement provincial dans les prochains mois;

ATTENDU QU'on souhaite continuer de faire progresser le concept proposé pour revitaliser le parc Lansdowne;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil demande au personnel de voir à ce que toute mesure prise dans le cadre du plan de revitalisation du parc Lansdowne, y compris le rezonage, respecte les politiques relatives au secteur spécial du parc Lansdowne du nouveau Plan officiel, adopté par le présent Conseil.

ADOPTÉE

Le document intitulé « **Plan de viabilité de la Société en commandite du parc Lansdowne et Rapport sur la mise en œuvre** » comprend la déclaration suivante relativement à l'avant-projet de réaménagement du parc Lansdowne et à la mise en conformité avec le Plan officiel (les termes mis en italiques l'ont été par l'auteur de ce texte) :

L'avant-projet de réaménagement cadre avec les politiques du nouveau Plan officiel (PO) en ce qui concerne le secteur spécial du parc Lansdowne, en tenant compte du rôle de ce parc comme destination pour les festivals, les manifestations sportives qui se déroulent toute l'année, ainsi que les espaces à aménager pour les logements, les bureaux et les zones publiques. Ainsi, quand le ministère aura approuvé le nouveau PO, ***il ne sera pas nécessaire d'y apporter de modifications***. Le projet d'aménagement proposé ferait l'objet d'une consultation avec le Comité d'examen du design urbain (CEDU), avec toutes les lignes de conduite applicables à la conception et approuvées par le Conseil municipal afin de permettre de traiter les demandes détaillées de conception et les demandes éventuelles de réglementation du plan d'implantation. »

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, au moment de l'étude du document intitulé « Plan de viabilité de la Société en commandite du parc Lansdowne et Rapport sur la mise en œuvre », le personnel des Services de planification avait cru comprendre qu'il ne serait pas nécessaire d'apporter une modification au Plan officiel pour enchaîner avec le rapport. Un examen détaillé complémentaire a permis de constater que pour réaliser le plan approuvé en principe, il fallait apporter des modifications au nouveau Plan officiel. L'option qui consiste à diffuser publiquement la proposition d'aménagement avant de déposer d'autres comptes rendus auprès du Comité et du Conseil municipal a permis de réunir de précieux commentaires lorsqu'il s'agissait de savoir si on pouvait considérer qu'il était de mise d'adopter une modification du Plan officiel (ainsi qu'une modification parallèle du *Règlement de zonage*).

Puisque la Ville a déposé une demande de modification du Plan officiel, si le Conseil municipal détermine qu'il ne faut pas y donner suite ni l'adopter, nul ne pourra déposer d'appel auprès du Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire. Puisque le Comité et le Conseil municipal seront expressément invités à confirmer qu'il faut envisager d'apporter une modification au Plan officiel dans le cadre du rapport, le personnel est d'avis que la motion ci-dessus est respectée.

9. La stratégie de la consultation publique

Le personnel de la Ville d'Ottawa et l'équipe du Projet Lansdowne ont organisé une consultation publique portes ouvertes auprès des résidents après que le Conseil municipal ait approuvé la [Stratégie de mobilisation du public](#). La consultation publique a été lancée sur la page du [Projet Lansdowne 2.0 de la plateforme Participons Ottawa](#); depuis, près de 14 000 visites distinctes ont été comptabilisées sur cette page. Le site Web a permis de publier l'ensemble de l'information, des documents et des sondages à caractère public, les rapports sur « Ce que nous avons entendu », ainsi que l'information sur les séances d'information publiques.

La Ville a organisé quatre séances d'information publiques les 27 avril, 17 mai, 13 juillet et 6 septembre 2023. Plus de 150 résidents ont participé à chaque séance. La séance du 27 avril a porté sur les thèmes suivants : l'ensemble de la proposition, la stratégie de financement et le modèle opérationnel, ainsi que le processus de cession des droits immobiliers, dont la Demande de manifestation d'intérêt (DMI). La séance du 17 mai a essentiellement porté sur le domaine public et le parc urbain, et les séances du 13 juillet et du 6 septembre ont été consacrées aux demandes déposées par la Ville pour modifier le *Règlement de zonage* et le Plan officiel. Chaque séance prévoyait un exposé et une période de questions.

Le personnel a aussi organisé des cafés-causeries hebdomadaires et des événements éphémères, en plus de distribuer des prospectus et de diffuser des affiches, de lancer des sondages publics qui ont permis de réunir plus de 3 000 réponses, de se réunir chaque semaine avec le conseiller du quartier, de présenter des exposés au Comité consultatif sur l'accessibilité et au Groupe de travail des ambassadeurs, de contacter les groupes autochtones, de tenir un atelier sur le transport, de participer aux réunions du Comité d'examen du design urbain et de mener une campagne publicitaire déclinée en plusieurs volets.