

**Rapport au :  
Report to:**

**Comité des finances et du développement économique  
Finance and Economic Development Committee  
1er décembre 2020/ 1 December 2020**

**et au Conseil / and Council  
9 décembre 2020  
9 December 2020**

**Soumis le 20 novembre 2020  
Submitted on November 20, 2020**

**Soumis par:  
Submitted by  
Court Curry**

**Gestionnaire, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain Planning/  
Manager, Right of Way, Heritage and Urban Design Services, Services de  
planification, d'infrastructure et de développement économique / Infrastructure  
and Economic Development Department /**

**Personne ressource / Contact Person :**

**Jillian Savage, Urbaniste II / Planner II, Services des emprises, du patrimoine, et  
du design urbain/Right of Way, Heritage, and Urban Design Services  
613-580-2424, 14970, Jillian.Savage@ottawa.ca**

**Quartier :RIDEAU-VANIER (12)**

**Numéro de fichier : ACS2020-PIE-  
RHU-0027**

**OBJET: Plan du domaine public du marché By**

**SUBJECT: ByWard Market Public Realm Plan**

## **RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

**Que le Comité des finances et du développement économique recommande ce qui suit au Conseil :**

- 1. Approuver le Plan du domaine public du marché By, tel que décrit dans le présent rapport et annexé au document 3;**
- 2. Demander au personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique d'évaluer la gouvernance actuelle du domaine public du marché By et d'en faire rapport au Comité et au Conseil au deuxième trimestre de l'année 2021, en y indiquant ses recommandations pour l'amélioration de la réglementation et de l'aménagement de l'espace, comme décrit dans le présent rapport;**
- 3. Demander au personnel de trouver du financement auprès d'autres paliers du gouvernement ainsi que par l'établissement de priorités dans le programme d'immobilisations de la Ville de 2022, afin de procéder à l'étape de la conception de l'Esplanade polyvalente de la rue York (de la promenade Sussex jusqu'au carré du marché By), comme décrit dans le présent rapport;**
- 4. Demander au personnel d'entreprendre une étude complète du transport pour le carrefour de la rue Rideau et de la promenade Sussex, suivie d'un concours de conception national, comme décrit dans le présent rapport, à l'aide des fonds disponibles dans le compte réservé aux interventions mineures du domaine public pour 2020 et 2021;**
- 5. Demander au personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de présenter une demande d'information au quatrième trimestre de 2021 dans le but de réaménager le garage municipal du marché By (parc de stationnement numéro 4) sis au 70 de la rue Clarence, à l'aide des fonds provenant du compte réservé aux interventions mineures du domaine public, et de revenir présenter ses observations au Comité des finances et du développement;**
- 6. Demander au personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et aux Services des routes et du stationnement d'enquêter sur les partenariats en fonction de la**

**stratégie de remplacement du stationnement relative au marché By, comme décrite dans le présent rapport;**

- 7. Demander au personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique de former immédiatement un groupe de travail sur la relance économique du marché By, comme décrit dans ce rapport, auquel participeront des représentants du Bureau du maire, du bureau du conseiller de quartier, de la société Marchés d'Ottawa Markets, de la Zone d'amélioration commerciale du marché By, de l'Association communautaire de la Basse-Ville, de la Commission de la capitale nationale et d'autres importants intervenants externes.**

## **REPORT RECOMMENDATIONS**

**That Finance and Economic Development Committee recommend Council:**

- 1. Approve the ByWard Market Public Realm Plan, as described in this report and attached in Document 3.**
- 2. Direct staff from the Planning, Infrastructure and Economic Development Department to evaluate the existing governance of the public realm in the ByWard Market and report back to Committee and Council in Q2 2021 with recommendations to improve place-making operations and regulation, as described in this report.**
- 3. Direct staff to seek out funding from other levels of government and through prioritization within the 2022 City's capital program, to proceed with the detailed design phase for York Street Flex Plaza (from Sussex Drive to ByWard Market Square), as described in this report.**
- 4. Direct staff to undertake a detailed transportation study for the Rideau-Sussex Node followed by a national design competition, as described in this report, using funds available in the 2020 and 2021 public realm minor intervention account.**
- 5. Direct staff from Planning, Infrastructure and Economic Development Department to initiate a Request for Information in Q4 2021 to redevelop the municipal ByWard Garage (Parking Lot 04) at 70 Clarence, using funds from the 2021 public realm minor intervention account, and to return to Finance and Economic Development Committee to present its findings.**

- 6. Direct staff from Planning, Infrastructure and Economic Development Department and Roads and Parking Services to investigate partnerships according to the Parking Replacement Strategy for ByWard Market, as described in this report.**
- 7. Direct staff from the Planning, Infrastructure and Economic Development Department to immediately launch a Working Group on economic recovery for the ByWard Market, as described in this report, with group representation from the Mayor's Office, Ward Councillor's office, Marchés d'Ottawa Markets Corporation, the ByWard Market Business Improvement Area, the Lowertown Community Association, the National Capital Commission and other key external stakeholders.**

## **RÉSUMÉ**

### **SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE**

#### **Hypothèses et analyse**

Le Conseil municipal a fait preuve d'un engagement continu à l'égard de la revitalisation du marché By, l'un des sept districts spéciaux mentionnés dans le rapport sur les orientations préliminaires du nouveau Plan officiel. Les districts spéciaux sont des secteurs qui contribuent à façonner l'image de la ville à l'échelle locale, nationale et internationale. À ce titre, le Plan du domaine public du marché By a été mis sur pied en réponse à plusieurs directives du Conseil et il satisfait aux orientations stratégiques énoncées dans les priorités du mandat du Conseil municipal de 2015-2018 et 2019-2022 respectivement. Comme quartier, le marché By subit actuellement un ensemble de pressions et de défis connexes, mais il demeure un lieu formidable d'Ottawa. Le Plan du domaine public permettra d'établir une vision commune pour les espaces publics du marché By, une feuille de route pour orienter sa transformation physique dans le temps et un cadre pour coordonner le réinvestissement de multiples partenaires afin de veiller à ce que le marché By demeure un lieu digne de représenter Ottawa. Investir dans le marché By c'est investir dans la Ville d'Ottawa.

Le marché By est un lieu emblématique d'Ottawa qui mérite une attention spéciale en raison de son rôle significatif dans la création de notre ville et d'une combinaison exceptionnelle d'histoire, de valeur historique, de plan de rues, de structure communautaire et de rôle de moteur économique à nul autre pareil. Le vaste secteur d'étude du Plan du domaine public comporte plus de dix tronçons de rue, plus de 20 intersections et plusieurs espaces publics (voir le document 3 : Plan du domaine

public du marché By). Les limites générales en sont la rue George au sud, la promenade Sussex à l'ouest, la rue St-Patrick au nord et l'avenue Dalhousie à l'est (à l'exception des tronçons qui longent les rues York et George, lesquels s'étendent vers l'est jusqu'à la rue King et l'avenue Cumberland, respectivement). Des points de vue physique et spatial, nonobstant l'architecture, le domaine public du secteur à l'étude se distingue par un plan quadrillé strict, des rues relativement étroites, des bâtiments de faible hauteur, de faibles marges de recul de bâtiments, une suite de cours à l'échelle des piétons, des vues spectaculaires sur la colline du Parlement, des lampadaires distinctifs, des espaces publics ensoleillés et deux très larges boulevards en son centre. La Ville d'Ottawa constitue un important propriétaire du secteur à l'étude, possédant plus de 10 hectares de terrain dans le marché By, principalement sous forme de routes. En tant que district, le marché By est complexe, historique et très utilisé. Le Plan du domaine public oriente la conception d'une façon très contextuelle dans laquelle pratiquement chacune des rues est réaménagée de façon à respecter le contexte urbain sans toutefois s'éloigner de la vision globale.

La vision définie par le Plan du domaine public imagine un réseau d'espaces publics inspirants pour les piétons, où les résidents et les visiteurs pourront flâner, se détendre et explorer ce marché unique et ce district patrimonial. Étant donné que les meilleurs endroits à visiter sont aussi les meilleurs endroits pour vivre, les futurs espaces publics serviront de toile de fond à la vie quotidienne, aux festivals et aux célébrations. L'édifice historique du marché demeurera le cœur du marché By. Le Plan du domaine public vise avant tout à changer l'image du marché By, perçu comme un lieu axé sur l'automobile, pour en faire un lieu où les piétons ont la priorité. Cette simple idée a de profondes répercussions sur la façon de partager adéquatement l'espace public.

Les grands principes conceptuels transformateurs du Plan du domaine public reposent sur six grands changements. Ces derniers soutiennent l'énoncé de vision et constituent les éléments structurants fondamentaux du domaine public, renforcés par 15 cadres de conception, qui redéfiniront la façon dont les gens utilisent et profitent des rues et des espaces publics du marché By. Ces six grands changements sont les suivants :

1. Améliorer l'expérience des visiteurs en offrant une conception, des activités, un entretien et une exploitation de plus grande qualité.
2. Créer de larges promenades piétonnières du côté nord des rues York, George et Clarence, qui est le plus ensoleillé dans les grandes villes d'hiver comme Ottawa.

3. Inaugurer le réseau piétonnier de la rue William, un couloir piétonnier qui traverse le cœur du marché et relie la rue Clarence à la station Rideau.
4. Aménager un nouveau bâtiment d'intérêt et une place publique au 70, rue Clarence afin d'en faire un point d'attraction et un lieu de festival.
5. Concevoir les rues comme des espaces polyvalents et des zones piétonnières pouvant servir tant aux activités quotidiennes qu'aux évènements saisonniers.
6. Améliorer les pratiques de verdissement pour s'assurer que toutes les rues du marché By dégagent une image verdoyante, grâce à une vaste stratégie de reboisement.

### **Répercussions financières**

Le coût total estimé de la mise en œuvre de ce Plan est de 129 millions de dollars (en dollars de 2020). Le financement de ce Plan proviendra d'une aide financière des ordres supérieurs du gouvernement, de partenariats publics privés, de l'effet de levier du financement et de la gestion de l'actif dans la mesure du possible et sous réserve de l'établissement du budget municipal et des processus d'examen du plan financier à long terme.

### **Consultation publique/commentaires**

Le Plan du domaine public a été élaboré au cours des deux dernières années par la Ville d'Ottawa, en collaboration avec de nombreux intervenants. Il s'agissait d'un vaste processus de consultation faisant appel à différentes techniques ayant pour but de rejoindre le plus grand nombre d'intervenants possible (p. ex., réunions, ateliers, présentations par des spécialistes, sondages en ligne, sondages par interception, kiosques de participation spontanée, entrevues individuelles, tableaux de commentaires sur place). Au total, plus de 2300 personnes ont soumis des commentaires durant le processus de planification et plus de 20 000 données ont été recueillies et analysées. Parmi les intervenants participant au processus, mentionnons les suivants : des entreprises, des résidents (de collectivités tant urbaines que suburbaines), des propriétaires, des touristes, des agriculteurs, des amuseurs publics, des artisans, des groupes communautaires, des chefs d'entreprise, des politiciens, des personnes d'origine autochtones, le bureau du conseiller Fleury et la population générale. Approximativement 32 assemblées ont été organisées sous forme de séances d'information ou de présentations sur une période de 18 mois : (énumérées en ordre

décroissant de consultations) Zone d'amélioration commerciale du marché By (ZAC), Marchés Ottawa, Chambre du commerce d'Ottawa (Groupe de travail sur l'aménagement de la capitale), Commission de la capitale nationale (CCN), Association des détenteurs d'étal du marché By, Tourisme Ottawa et ZAC du centre-ville Rideau. Le plan vise à trouver un équilibre entre les différents intérêts, souvent concurrents, des divers utilisateurs quotidiens du marché. Un compte-rendu exhaustif des résultats des consultations publiques se trouve au document 7 et les conclusions de l'étude sur la vie publique, au document 6.

Trois études sur la vie publique ont été menées au marché By sur une période de 12 mois afin de recueillir de l'information visant à déterminer comment ce secteur unique est utilisé, par qui il est utilisé et quand il est utilisé selon les saisons. Des dénombrements de déplacements, des dénombrements d'activités, des sondages par interception et un kiosque de participation spontanée ont servi à recueillir de l'information. Les études ont été effectuées par la société d'experts-conseils 8 80 Cities à l'aide de douzaines de bénévoles dûment formés. Elles ont été réalisées un jour de semaine (jeudi) et un jour de weekend (samedi) entre 9 heures et 20 heures. Ensemble, les résultats de ces études ont montré la mesure dans laquelle les utilisations et les modèles de déplacements fluctuent selon les saisons. Pour en savoir davantage, veuillez consulter le document 6 : Résumé des études sur la vie publique.

## **EXECUTIVE SUMMARY**

### **Assumptions and Analysis**

City Council has demonstrated an on-going commitment to support the revitalization of ByWard Market, one of seven proposed Special Districts identified in the Preliminary Directions Report for the new Official Plan. Special Districts are areas that help define the city's image locally, nationally and internationally. As such, the ByWard Market Public Realm Plan was initiated in response to several Council directives and meets strategic directions outlined in both the 2015-2018 and 2019-2022 Term of Council Priorities, respectively. As a neighbourhood, ByWard Market is currently struggling with a set of inter-related pressures and challenges but remains a remarkable place for Ottawa. ByWard Market will benefit from having a Public Realm Plan to provide a common vision for its public spaces, a roadmap to guide its physical transformation over time and a framework to help coordinate reinvestment among multiple partners to ensure it remains a place befitting to define Ottawa's image. To invest in ByWard Market is to invest in Ottawa.

The ByWard Market is a special place for Ottawa worthy of special attention because of its significant role in building our city, and its highly unique combination of history, heritage value, street composition, community structure and role as an economic generator not seen or duplicated anywhere else. The study area of the Public Realm Plan is large and includes more than ten street segments, more than 20 intersections and several public spaces (see Document 3 – ByWard Market Public Realm Plan). The general boundaries are George Street to the south, Sussex Drive to the west, St. Patrick Street to the north and Dalhousie Avenue to the east (except along York and George Streets, which extend eastward to King Edward Avenue and Cumberland Avenue, respectively). Physically and spatially, notwithstanding the architecture, the public realm in the study area is characterized by a strong grid pattern, relatively narrow streets, low-rise buildings, shallow building setbacks, a sequence of pedestrian-scaled courtyards, spectacular views to Parliament Hill, signature streetlights, public spaces with a high sun exposure and two extra-wide, centralized boulevards. The City of Ottawa is a significant landowner in the study area, owning over 10 hectares of land in ByWard Market primarily in the form of roadways. As a district, ByWard Market is complex, historic and well-used. The Public Realm Plan provides highly contextual design guidance with virtually every street receiving a new design, appropriate to its urban context and tied to a larger public space vision.

The vision set by the Public Realm Plan imagines a network of inspiring public places for pedestrians where residents and visitors will linger, relax, and explore this unique food market and heritage district. Because the best places to visit are also the best places to live, future public spaces will be the backdrop against which daily life, festivals, and celebrations unfold. The heritage market building will remain the heart of the Market. A key goal of the Public Realm Plan is to shift the perception of the Market from a vehicular-oriented space to one where pedestrians come first. This simple idea has far-reaching implications for how space is allocated in the right of way.

Six 'Big Moves' are key transformative design concepts of this Public Realm Plan. They support the vision statement and are the fundamental structuring elements of the public realm, reinforced by 15 design frameworks, that will redefine how people use and enjoy the streets and public spaces of the ByWard Market:

1. Enhance the visitor experience by delivering a higher standard of design, programming, maintenance, and operations;
2. Create large pedestrian promenades on the north side of York, George and Clarence Streets, where sun exposure is highest in winter cities like Ottawa;



3. Introduce the William Street pedestrian spine, a pedestrian corridor through the heart of the Market, linking Clarence Street with Rideau Station;
4. Develop a new Destination Building and civic square at 70 Clarence Street to be a focal point and festival space;
5. Design streets as flexible spaces and pedestrian areas for both day to day activity and seasonal events;
6. Enhanced greening practices to ensure all the streets in the Market have a leafy, green image through comprehensive tree planting.

### **Financial Implications**

The total estimated cost of implementation of this Plan is \$129 million in 2020 dollars. Funding of this Plan will be achieved through senior level government funding, public-private partnerships, leveraging asset management funding where practicable, and subject to future City budgeting and Long Range Financial Plan review processes.

### **Public Consultation/Input**

The Public Realm Plan was developed by the City of Ottawa in partnership with many stakeholders over the past two years. The engagement process was extensive and different engagement techniques were used to reach as many stakeholders as possible (e.g. meetings, workshops, keynote presentation, online surveys, intercept surveys, pop-up engagement booths, one-on-one interviews, on-site comment boards). In total, more than 2,300 people submitted feedback over the course of the planning process and over 20,000 data points were collected and analyzed. Stakeholders engaged in the process included: businesses, residents (both urban and suburban), landowners, tourists, farmers, buskers, craftspeople, community groups, business leaders, politicians, Indigenous peoples, Councillor Fleury's office and the general public. Roughly 32 separate group meetings were held as briefings or presentations over an 18-month period: (listed in order of most-consulted) ByWard Market Business Improvement Area (BIA), Ottawa Markets, Ottawa Board of Trade (Capital Build Task Force), National Capital Commission (NCC), ByWard Market Standholders Association, Ottawa Tourism, and Downtown Rideau BIA. The plan seeks to balance many interests, some competing, among the diverse people who use the Market every day. A full record of the input of public consultation can be found in Document 7; a record of the Public Life Study can be found in Document 6.

Three Public Life Studies were conducted in ByWard Market over a 12-month period to provide data and insight into how this unique area is used, by whom, and when, throughout different seasons. Travel counts, activity counts, intercept surveys and a pop-up engagement booth were tools used to collect data. The studies were led by 80 Cities with support from dozens of trained volunteers. All three studies took place on a weekday (Thursday) and a weekend day (Saturday) between 9 am and 8 pm. Combined, results from these studies show how uses and travel patterns fluctuate from season to season; for more information, refer to Document 6 - Summary of Public Life Studies.

## CONTEXTE

Le Conseil municipal a fait preuve d'un engagement sans faille pour revitalisation du marché By, l'un des sept districts spéciaux mentionnés dans le rapport sur les orientations préliminaires du nouveau Plan officiel. Les districts spéciaux sont des secteurs qui contribuent à définir l'image de la ville à l'échelle locale, nationale et internationale. Cela étant, le Plan du domaine public du marché By a été mis sur pied en réponse à plusieurs directives et orientations privilégiées par le Conseil :

1. Le [Plan stratégique de la Ville d'Ottawa et les priorités pour le mandat du Conseil \(2019-2022\)](#) en matière de croissance économique et de diversification - afin de soutenir des projets de domaine public visant à améliorer la qualité de la vie publique et les interactions sociales, comme les projets dans le quartier historique du marché By et du mail de la rue Sparks.
2. Le [Plan stratégique de la Ville d'Ottawa et les priorités pour le mandat du Conseil \(2015-2018\)](#) ont défini les orientations pour la rénovation des marchés By et Parkdale et du mail de la rue Sparks afin que les projets soutiennent la croissance de l'économie locale (initiative stratégique no 3 et objectif stratégique PE2).
3. Le 11 mai 2016, le Conseil municipal a approuvé une série de recommandations appuyant les efforts de revitalisation du marché By ([rapport ACS2016-PAI-DCM-0001](#)), dont la modification du règlement municipal sur le programme du marché By (Règlement 2008-449) qui a permis la réfection de l'esplanade de la rue George. La réfection de l'esplanade de la rue George a eu un effet immédiat. Selon les données de l'étude sur la vie publique réalisée dans le cadre du Plan du domaine public, elle a attiré un très grand nombre de visiteurs qui y ont déambulé et flâné plus longuement.

4. Le 12 avril 2017, le Conseil a approuvé la création d'une société de services municipaux ([rapport ACS2017-PIE-ED-0006](#)) chargée de la gestion et des activités des marchés By et Parkdale dans le cadre du projet de leur revitalisation.

## ANALYSE

Le marché By est un lieu emblématique d'Ottawa digne d'une attention spéciale vu le rôle déterminant qu'il a joué dans la construction de notre ville et considérant son mélange exceptionnel d'histoire et de valeur patrimoniale, le plan de ses rues, sa structure communautaire et son rôle de moteur économique à nul autre pareil. Le marché By, qui s'appelait « Bytown » à l'origine, a été établi à la fin des années 1820 à l'époque de la construction du canal Rideau et de la croissance rapide de la population dans le secteur. Quelque trente années plus tard, Bytown a obtenu le statut de ville et s'est donné le nom d'Ottawa. En 1857, la reine Victoria a fait d'Ottawa la capitale de la nation.

Le marché By contribue à définir l'image d'Ottawa autant pour ses résidents que pour ses visiteurs, comme le font d'autres lieux emblématiques au Canada; notamment le Quai 21 à Halifax, le quartier de la Distillerie à Toronto, le Vieux Port à Montréal, les Fourches à Winnipeg et l'île Granville à Vancouver. Le marché By, en tant que quartier, est aux prises avec un ensemble de pressions et de défis connexes qui, pour être surmontés, exigent l'effort concerté d'un grand nombre d'intervenants. Le Plan du domaine public établit une vision commune des espaces publics du marché By, une feuille de route pour orienter sa transformation physique au fil du temps et un cadre pour coordonner les réinvestissements de plusieurs partenaires afin de s'assurer que le marché By demeure un lieu digne de définir l'image Ottawa. Investir dans le marché By, c'est investir dans la Ville d'Ottawa.

Malgré des défis, le marché By demeure un lieu exceptionnel à Ottawa. Du point de vue architectural, avec la Basse-Ville, ce secteur d'Ottawa abrite la plus vaste collection de bâtiments désignés en vertu de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, dont de nombreux sont les derniers survivants des tout premiers bâtiments résidentiels, commerciaux et à utilisation polyvalente de la ville. Du point de vue culturel, le marché By a été, à diverses époques, le haut lieu des cultures irlandaise, canadienne-française et juive à Ottawa. Ces cultures ont grandement contribué à l'histoire et au caractère d'Ottawa marqués à certains moments par des tensions entre ces groupes et la Haute-Ville (aujourd'hui la Cité parlementaire). Jouissant de son emplacement central dans la région de la capitale nationale, entouré de cours d'eau, de centres de mobilité et de

destinations contemporaines, le marché By est un point de départ naturel, un espace pivot et un lieu de rassemblement pour le gouvernement, les commerces, l'industrie, la population locale et le tourisme à Ottawa.

### La COVID-19 dans le marché By

L'élaboration du Plan du domaine public du marché By a eu lieu en partie pendant la pandémie de la COVID-19 à Ottawa, de sorte que l'équipe chargée projet a envisagé l'avenir du marché By dans une perspective de santé publique et de résilience. La COVID-19 présente des risques inédits en matière de santé publique et pour l'économie du secteur; des risques qui influencent par conséquent les comportements et habitudes, les interactions, le commerce et l'utilisation des espaces publics. Au moment de la rédaction du présent rapport, l'issue de la pandémie et ses effets à long terme sur le développement urbain, les espaces publics, la santé publique ou l'économie ne sont pas clairs. Le Plan du domaine public du marché By est un plan à long terme qui identifie des idées maîtresses pour promouvoir la santé publique et soutenir la résilience du marché By. Ces idées sont présentées en détail dans la section du présent rapport consacrée aux répercussions environnementales.

Investir dans le marché By en tant que base économique pour Ottawa.

L'apport économique du marché By pour la ville d'Ottawa ne peut pas être ignoré. Le secteur est devenu un support économique pour Ottawa au milieu du dix-neuvième siècle après le départ des troupes britanniques et à la fin du commerce continental de la fourrure. Le développement de l'industrie forestière, l'inauguration du canal et l'incorporation de la ville en 1855 ont jeté les bases de l'économie de la ville moderne. Le marché By demeure un moteur de l'économie d'Ottawa. Cependant, aujourd'hui l'argent provient principalement du tourisme et de l'hôtellerie, auxquels s'ajoute le commerce local. Le caractère unique du marché By en fait une destination de choix dans Ottawa. On le retrouve systématiquement sur l'itinéraire des visiteurs aux côtés de la Colline parlementaire et du canal Rideau. La ZAC estime que 50 000 visiteurs passent par le marché By chaque weekend. Et selon les chiffres de l'industrie touristique, quelque onze millions de visiteurs par année à Ottawa dépensent plus de 2,2 milliards de dollars dans les secteurs de l'alimentation, du commerce de détail, des transports et des autres secteurs liés au voyage. Les retombées économiques pour le secteur de l'hôtellerie d'Ottawa que génèrent ces visiteurs comptent pour plus de 30 000 emplois à temps plein (plus de 46 000 dans les échelons supérieurs) et font grimper d'environ 1,4 milliard de dollars le produit intérieur brut (PIB) de la capitale.

Les fonds publics investis dans la sphère publique constituent une forme éprouvée de développement économique et le marché By, en tant qu'actif municipal, est un candidat par excellence pour des investissements soutenus. De nombreuses études de cas réalisées en Amérique du Nord et à l'étranger (p. ex. l'avenue Michigan à Chicago, Post Office Square à Boston, Times Square à New York) font la preuve du rôle déterminant et essentiel des investissements publics pour créer un environnement favorable aux projets privés de réaménagement et de réinvestissement, augmenter le tourisme, attirer de nouvelles entreprises et des commerces de détail et renforcer la réputation d'une ville. Dans le cadre de ce processus de planification, les acteurs du marché By ont exprimé et manifesté leur volonté de réinvestir dans le secteur. Toutefois, en l'absence d'un plan, il peut être difficile de coordonner les réinvestissements dans des projets d'envergure. Le Plan du domaine public du marché By présente et place par ordre de priorité des projets de renouvellement de l'espace public, ce qui peut sans doute aider le secteur à cibler ses efforts de revitalisation. La Ville d'Ottawa peut continuer d'être un chef de file en matière de réinvestissement dans le marché By.

### Secteur à l'étude

Le secteur à l'étude dans le cadre du Plan du domaine public est étendu; il comporte plus de dix tronçons de rue, plus de vingt intersections et plusieurs espaces publics. Ses limites sont la rue George au sud, la promenade Sussex à l'ouest, la rue St-Patrick au nord et l'avenue Dalhousie à l'est (à l'exception des tronçons qui longent les rues York et George, lesquels s'étendent vers l'est jusqu'à la rue King et l'avenue Cumberland, respectivement). Des points de vue physique et spatial, nonobstant l'architecture, le domaine public du secteur à l'étude est caractérisé par un plan quadrillé strict, des rues relativement étroites, des bâtiments de faible hauteur, de faibles marges de recul de bâtiments, une suite de cours à l'échelle des piétons, des vues spectaculaires sur la colline du Parlement, des lampadaires distinctifs, des espaces publics ensoleillés et deux très larges boulevards en son centre. La Ville d'Ottawa est un important propriétaire dans le secteur à l'étude. Elle possède plus de dix hectares dans le marché By, principalement des rues. Le marché By est un district complexe, historique et très utilisé. Le Plan du domaine public en oriente la conception en tenant compte du contexte. Pratiquement chacune des rues est réaménagée de façon à respecter le cadre urbain du marché sans toutefois s'éloigner d'une vision globale de l'espace public.

Pour ajouter à la complexité du secteur, il existe quelques écarts notables par rapport au plan quadrillé des rues du marché By, fruit d'une évolution historique. Ce sont le ruisseau By Wash, l'édifice du marché By et les cours intérieures. Le ruisseau By Wash

était un canal de débordement qui reliait le canal Rideau nouvellement construit (vers 1826) à la rivière Rideau. À cause de ce cours d'eau, les rues George et York ont 36,5 m de largeur. Aujourd'hui, ces larges boulevards et leur espace public considérable - legs du Colonel John By datant des années 1820 - offrent deux possibilités incomparables de transformer le marché By. Le deuxième écart par rapport au plan quadrillé des rues est l'édifice actuel du marché (vers 1928), sis sur la place du marché By et la rue William. À l'époque, la Ville a acheté cet emplacement centralisé afin de faciliter les déplacements des producteurs agricoles à destination du marché avec leurs voitures encombrantes. Et le troisième élément spatial de l'espace public qui déroge du plan quadrillé des rues est le réseau des cours intérieures de la rue Rideau et de la promenade Sussex, les anciennes écuries et les cours arrière des édifices patrimoniaux longeant la promenade Sussex. Cette configuration unique de rues plutôt étroites et de cours réservées aux piétons, contrebalancée par de grands boulevards, constitue un cadre urbain apte à créer naturellement une ambiance « chaleureuse » pour les piétons et un sentiment d'imprévu.

#### Estimations des coûts du projet

Dans le but de fournir des options de renouvellement et de gérer l'abordabilité, le Plan du domaine public du marché By a été divisé en plus de vingt projets d'immobilisation distincts, lesquels peuvent être réalisés graduellement au fil du temps. Ces projets sont classés en ordre de priorité selon des réalités stratégiques et en fonction des commentaires de partenaires clés. Et leur calendrier de mise en œuvre peut se déployer dans le temps. Le moment précis de leur mise en œuvre dépend des budgets d'immobilisations de la Ville, du renouvellement des infrastructures, des initiatives stratégiques et des partenariats avec le secteur privé, d'autres ordres du gouvernement ou le secteur à but non lucratif.

L'équipe chargée du projet a préparé une estimation de coûts de catégorie C pour l'ensemble du secteur à l'étude et une estimation de catégorie D pour le carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick. Le coût global d'exécution est d'environ 129,1 millions de dollars (en dollars de 2020), ce qui comprend les coûts de construction, de projet et de conception, les imprévus et les taxes. Le coût des projets d'immobilisations individuels varie de 2 à 24 millions de dollars, dépendamment de la rue concernée. Les travaux de réfection des rues York et George sont ceux qui coûtent le plus cher compte tenu de leur envergure et du niveau élevé de conception recommandé pour ces boulevards de la plus grande importance dans le marché By.

#### Projets pilotes et relance économique

Trois projets pilotes ont été entrepris pour mettre à l'essai certaines des recommandations du plan. Soixante-quatorze heures de données recueillies, 248 sondages remplis, 20 commentaires laissés dans des kiosques de participation spontanée et 18 entrevues en personne avec des commerçants du secteur ont servi à l'évaluation des projets pilotes de 2019. Un troisième projet pilote, décrit ci-dessous, est en cours.

1. Espace piétonnier de l'esplanade de la rue William (2019) : la rue William, entre les rues York et George, a été fermée à la circulation automobile et transformée en espace piétonnier afin de soutenir la vitalité de la partie centrale du marché. Dans l'esprit des recommandations du plan, la priorité est accordée à l'expérience piétonne. Une vaste promenade est créée au cœur du marché By, assortie de nombreuses places pour s'asseoir et de verdure. L'espace a été inauguré en juin et est demeuré ouvert jusqu'en novembre 2019. Il a été créé par la société Marchés d'Ottawa Markets avec l'appui de la Ville d'Ottawa. L'évaluation et le suivi du projet ont eu lieu de juin à août 2019. Selon les résultats qui s'en dégagent, en moyenne, quelque 10 600 et 16 600 visiteurs ont déambulé sur la place respectivement un jour de semaine et un jour de weekend. Environ 78 pour cent des personnes sondées ont dit que le projet pilote de la rue William avait amélioré leur expérience du marché By, 43 pour cent avaient apprécié l'absence de voitures sur la rue William (et 22 pour cent avait apprécié qu'elle soit réservée aux piétons), et 29 pour cent des répondants ont apprécié le nombre accru de places pour s'asseoir, socialiser, manger et se détendre.
2. Élargissement du trottoir de la rue Clarence (2019) : dans le cadre du projet pilote de l'été, la voie d'attente en bordure de rue du côté nord de la rue Clarence (entre les rues Parent et Dalhousie) a été fermée au stationnement par des jardinières. Ce faisant, la voie piétonne a été élargie du côté nord et des rampes reliant le trottoir et la rue ont également été installées. En moyenne, 302 personnes à l'heure ont circulé dans cet endroit, un jour de semaine, et 468, un jour de weekend (p. ex. 5 600 personnes par jour). Le nombre de visiteurs a varié dépendamment de la température, de l'heure de la journée, du jour de la semaine, et durant les périodes de fêtes. Un kiosque de participation spontanée a été installé sur la rue Clarence en août. Les passants ont pu ainsi faire part de leurs commentaires lorsqu'ils le souhaitaient. En principe, 90 pour cent des personnes qui ont inscrit un commentaire sur l'écran ont dit avoir aimé le projet pilote (p. ex « j'adore! »). Une personne se déplaçant en fauteuil roulant a

exprimé son appréciation de la surface lisse et a dit préférer y circuler plutôt qu'emprunter le trottoir, qui compte trop de joints, de fissures et de bosses. Certains commerces se sont inquiétés de la perte de places de stationnement et un commerçant croyait que le projet pilote avait nui à ses activités et à la livraison de marchandises. La plupart des commerçants de la rue Clarence étaient déçus de l'état des jardinières décoratives à la fin de la saison, mais la plupart étaient d'accord pour que l'on poursuive le projet tout en améliorant son concept.

3. Plan de relance économique du marché By (en cours, 2020) : en réponse aux répercussions de la COVID-19 dans Ottawa, le plan de relance économique de 2020 vise en général à augmenter l'espace public dans le marché pour répondre aux exigences de distanciation physique et assurer ainsi la sécurité des clients qui fréquentent le marché. En juillet 2020, plusieurs rues dans le marché By ont été fermées à la circulation automobile : la rue William (de la rue George à la rue York), la place du marché By (de la rue York à la rue Clarence), la rue Clarence (de la rue William à la rue Dalhousie) et le côté nord de la rue York (de la place du marché By à la promenade Sussex). Afin de compenser la fermeture de la rue York, la circulation est permise en direction sud sur le côté sud de la place du marché By. Cette nouvelle configuration a été en vigueur jusqu'à la fin d'octobre 2020.

### **Recommandation 1 : approbation du Plan du domaine public du marché By**

Une vision pour les espaces publics du marché By

La vision décrite dans le Plan du domaine public est le résultat de plusieurs versions formulées en cours de planification. Elle met l'accent sur les transformations futures des espaces publics du marché.

« Les espaces publics du marché By incitent les résidents et les visiteurs à se promener, se détendre, socialiser, magasiner et explorer ce qui est à la fois un marché d'alimentation et un district patrimonial unique, riche d'une multitude de places publiques inspirantes où le piéton a la priorité. Les espaces publics sont la toile de fond du quotidien, de festivals et de célébrations, des lieux où l'ordinaire côtoie l'extraordinaire ».

Le Plan du domaine public vise avant tout à changer l'image du marché By, perçu comme un lieu axé sur l'automobile, pour en faire un lieu où les piétons ont la priorité. Cette idée simple a de profondes répercussions sur la façon de partager l'espace



public. Elle amène aussi à repenser la qualité de l'environnement – comme le couvert forestier urbain, les places où s'asseoir, l'éclairage et le revêtement du sol – et les façons d'animer et de dynamiser le marché toute l'année. On trouvera toujours au cœur du quartier l'édifice patrimonial du marché By et ses rues environnantes, mais un nouvel édifice remplacera le garage de stationnement sis au 70, rue Clarence. Les parcs de stationnement seront transformés en espaces publics multifonctionnels, et des centaines d'arbres seront plantés en bordure des rues dans le cadre d'une vaste initiative de verdissement. Les trottoirs élargis et joliment éclairés le soir encourageront la tenue d'activités à l'année et profiteront aux entreprises qui attirent résidents et touristes vers ce secteur très prisé.

### Six « grands changements »

Les grands principes conceptuels transformateurs du Plan du domaine public reposent sur six grands changements. Ces derniers soutiennent l'énoncé de vision et constituent les éléments structurants fondamentaux du domaine public, renforcés par quinze cadres de conception, qui redéfiniront la façon dont les gens utilisent et profitent des rues et des espaces publics du marché By.

1. Améliorer l'expérience des visiteurs : le cœur du marché By affichera une qualité supérieure de conception, de programmes et d'activités, d'entretien et de fonctionnement que ce que l'on trouve dans la plupart des autres quartiers de la ville afin de créer une expérience mémorable pour les visiteurs.
2. Créer de vastes promenades piétonnières: de vastes promenades piétonnières (jusqu'à 20 m de large) seront créées du côté nord des rues York, George et Clarence, côté le plus ensoleillé dans les grandes villes d'hiver comme Ottawa.
3. Inaugurer le couloir piétonnier de la rue William : la rue William est un couloir piétonnier qui traverse le cœur du marché et qui relie la rue Clarence à la station Rideau. Le chargement et la livraison de marchandises se feront les matins, avant les heures d'ouverture de la plupart des boutiques.
4. Un nouveau bâtiment d'intérêt et l'aménagement d'une place publique : un nouveau bâtiment d'intérêt, assorti d'une place publique comme point d'attraction et espace festivalier, agrémentera le marché By.
5. Espaces polyvalents : les rues et les espaces piétonniers seront conçus pour être polyvalents et accueillir à la fois des activités quotidiennes et des

événements saisonniers. Un lien étroit sera établi entre les escaliers de la rue York et le parc Major's Hill.

6. Plus de verdure : les rues du marché By seront tapissées de verdure grâce à une vaste campagne de reboisement.

### Éléments de conception marquants

Le Plan du domaine public est un plan complet qui couvre de multiples aspects, variant de l'accessibilité à la circulation routière aux stratégies de dynamisation, et de la préservation des arbres à la pérennisation du secteur pour les technologies d'information, de communication et de transport. Afin d'expliquer en détail certains des aspects et des recommandations qui soulèvent le plus de questions (voir le document 7 pour les commentaires du public), voici un ensemble d'éléments de conception marquants tirés des projets distincts qui composent le plan :

- Rééquilibrer l'espace : en tout, 3,2 hectares d'espace appartenant à la Ville et réservés principalement aux voitures seront récupérés et affectés à des utilisations piétonnières (p. ex. 1,6 h le long de la rue York; 1,3 h le long de la rue George; 0,2 h le long de la rue William; et 0,2 h le long de la rue Clarence). À titre de comparaison, un espace vert de 3,2 h est plus grand que la superficie de la place de la Confédération (2,5 h).
- Maintenir la circulation automobile : sauf pour la rue William, toutes les rues au cœur du marché (p. ex. les rues George, York et Clarence et la place du marché By) seront bidirectionnelles. Elles demeureront ouvertes à la circulation automobile et il y aura du stationnement sur rue pour soutenir les activités commerciales et animer les journées froides d'hiver. Il sera possible de fermer de nombreuses rues dans la partie centrale du marché au besoin pour des activités saisonnières, de fin de semaine ou spéciales;
- Uniformiser la conception des rues : la conception des emprises des rues York et George sera uniforme. Elles comporteront de larges trottoirs, des voies de circulation à basse vitesse bien définies et du stationnement sur rue. Les parcs de stationnement en surface situés actuellement au milieu des rues seront graduellement enlevés;
- Niveaux de service améliorés pour l'entretien et les opérations routières : des normes élevées en matière de déneigement, de collecte d'ordures, d'embellissement (p. ex. jardinières), de verdissement, de plantation d'arbres et

d'entretien des pavés sont clairement définies dans le plan ou inhérentes à sa réalisation. Pris ensemble, ces éléments de conception améliorent l'expérience des visiteurs du marché By et, en soi, ils peuvent améliorer de façon générale les lieux s'il n'y a pas de projets de renouvellement des infrastructures. Le niveau de service dans le marché By est le niveau le plus élevé offert par la Ville, et ce, au prix d'efforts considérables et à grand coût. Toutefois, en raison des caractéristiques uniques de districts spéciaux comme celui du marché By, la Ville n'est pas toujours en mesure de satisfaire à la demande en périodes de pointe saisonnières. La Ville a entrepris un examen des normes de qualité d'entretien des routes en hiver et, dans le cadre de cet exercice, elle élaborera des normes de qualité d'entretien pour les rues et les espaces spécialisés. Pour le moment, la Ville n'a pas de normes régissant l'entretien de rues et d'espaces spécialisés, comme ceux que l'on retrouve dans le marché By. Par conséquent, cet exercice aura une réelle incidence et fera en sorte que les normes d'entretien de la Ville reflètent les priorités actuelles et mettent en valeur Ottawa en tant que destination touristique de choix.

- Nouvel espace festivalier au centre-ville pour la tenue d'événements d'envergure intermédiaire : suivant la création d'une nouvelle place publique centrale connexe au nouvel édifice d'intérêt du 70, rue Clarence, le centre-ville d'Ottawa sera doté d'un nouvel espace festivalier. Selon le Bureau central des activités, Ottawa aurait avantage à avoir un plus grand nombre d'espaces festivaliers en plein air de moyenne et de grande taille dans son centre-ville. Cette nouvelle place publique dans le marché By se prêterait bien à des activités tenues le jour dans le cadre d'événements comme la fête du Canada ou le Bal de neige, ou à des célébrations ponctuelles comme des événements sportifs uniques (p. ex. les matchs des Raptors de Toronto, le Jurassic Park ou le « Mile des Sens » des Sénateurs d'Ottawa).
- Lampadaires distinctifs : de nouveaux lampadaires distinctifs, sans pareil à Ottawa, seront installés. Le bois et le métal foncés sont les matériaux recommandés pour ces nouveaux lampadaires éclairant les espaces piétonniers. Ils font référence à l'importance historique de l'industrie forestière dans le secteur. Les lampadaires à globes emblématiques du marché By ont atteint leur fin de vie utile. On doit les remplacer graduellement par de nouveaux lampadaires distinctifs de fière allure contemporaine utilisant les ampoules écoénergétiques DEL, que préconise le plan d'illumination de la capitale de 2017, et qui sont conformes aux normes municipales (voir le document 5 - Plan

directeur de conception d'éclairage du marché By). Il faudra sans doute augmenter le budget affecté à l'éclairage des rues pour tenir compte de l'ajout de ces lampadaires. Le personnel prévoit mettre à jour le Plan du district de conservation du patrimoine du marché By d'ici deux ans et le sort des lampadaires à globes y sera abordé en détail. Des efforts devraient être consacrés à préserver et recycler ces lampadaires à globes.

- Signalisation et panneaux d'orientation/information : une initiative entourant la signalisation et les panneaux d'orientation/information est en cours en partenariat avec Tourisme Ottawa, la CCN, la Ville d'Ottawa et d'autres partenaires. Le plan prévoit créer une signalisation adaptée dans le cadre d'une stratégie globale d'orientation et indique des endroits clés dans le secteur à l'étude où installer les panneaux d'orientation.
- Toilettes publiques : le secteur manque en général de toilettes publiques adaptées et accessibles, une demande réitérée par de nombreux intervenants, dont le Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier de la CCN (CCUDI). Le plan prévoit que des toilettes publiques seront aménagées dans le nouvel édifice d'intérêt du marché By. Le plan n'exclut pas l'installation de toilettes publiques uniques et accessibles avant l'aménagement de l'édifice d'intérêt du marché si un partenaire est prêt à y investir ou si le financement est disponible.

#### Projets définis dans le Plan du domaine public

Le tableau suivant donne un aperçu de l'estimation des coûts de catégorie C pour le Plan du domaine public du marché By. Il est possible de ventiler le coût des tronçons de rue plus avant par poste. L'estimation des coûts comprend les coûts de construction, de projet et de conception, les imprévus et les taxes.

<b>Tronçon de rue</b>	<b>Estimation des coûts de catégorie C (en dollars de 2020)*</b>
Rue George (de la promenade Sussex à la rue Cumberland)	34 millions
Rue York (de la promenade Sussex à la rue King-Edward)	44 millions
Rue Clarence (de la promenade Sussex à la rue Dalhousie)	10 millions
Rue Murray (de la promenade Sussex à la rue Dalhousie)	5 millions
Rue St-Patrick (de la promenade Sussex à la rue Dalhousie)	4 millions
Place du marché By (de la rue George à la rue Clarence)	8 millions
Rue William (de la rue George à la rue Clarence)	4 millions
Rue Parent (de la rue Clarence à la rue St-Patrick)	4 millions
Rue Dalhousie (de la rue Rideau à la rue St-Patrick)	9 millions

Mail de la rue Waller	1,8 million
Carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick	5,3 millions *
Carrefour Rideau-Sussex	À venir, dépendamment du concours national de design
Total	129,1 millions

\*l'estimation des coûts du carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick est de catégorie D

### **Recommandation 2 : examen de la gouvernance**

La zone d'amélioration commerciale (ZAC) du marché By défend avec succès les intérêts des commerçants du marché By depuis trente ans, mais l'alignement stratégique entre la ZAC, la société des Marchés d'Ottawa Markets, la CCN et les associations communautaires fait souvent défaut au détriment du secteur. Le personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique se penchera sur la gouvernance du marché By. Il rendra compte au Comité et au Conseil de ses conclusions au deuxième trimestre de 2021 et formulera des recommandations pour améliorer le fonctionnement et la cohésion du district. Le personnel créera aussi un groupe de travail pour le district du marché By qui sera formé de représentants du Bureau du maire, du Bureau du conseiller du quartier, de la société des Marchés d'Ottawa Markets, de la ZAC du marché By et d'importants acteurs externes. Son mandat consistera à orienter la relance économique du marché By en 2021 et à contribuer à la formulation de recommandations entourant la gouvernance.

### **Recommandation 3 : obtenir du financement pour l'esplanade polyvalente de la rue York**

L'esplanade polyvalente de la rue York est un futur espace public le long de la rue York, à partir de la promenade Sussex jusqu'à la place du marché By. Elle s'est illustrée comme le projet d'immobilisations en tête des priorités du Plan du domaine public du marché By. Cette nouvelle esplanade pourrait avoir un effet considérable et immédiat sur le domaine public étant donné qu'elle redéfinit l'utilisation de l'espace, crée un environnement de grande qualité et fait preuve d'une polyvalence essentielle au plan. L'esplanade polyvalente est située à un emplacement central et elle est suffisamment grande pour illustrer l'immense potentiel du déploiement complet de la vision exprimée dans le plan. Le personnel désire obtenir du financement d'autres ordres de

gouvernement et faire de ce projet une priorité du budget d'immobilisations de la Ville en 2022 afin d'en lancer la phase de conception détaillée.

L'esplanade polyvalente de la rue York sera une partie de la grande promenade reliant la Basse-Ville à la Haute-Ville. Y seront intégrés un magnifique motif uni de pavés, de l'art public, des passages pour piétons sécuritaires et des sièges amovibles, et l'esplanade sera bordée de grands arbres formant une arche. La circulation automobile bidirectionnelle, le stationnement sur rue et les opérations de chargement seront maintenus. Pour l'essentiel, l'esplanade polyvalente est conçue comme un « plateau de table » sans bordures afin d'être lisse et accessible. Elle a le potentiel de générer de l'enthousiasme et un élan pour l'avenir, car elle crée un espace consolidé qui appuie la vitalité quotidienne de la vie urbaine dans le marché en permettant de programmer des activités à déploiement variable, comme de la vente en plein air, des coins repas, des prestations en plein air et des festivals de rue.

Aujourd'hui, la rue York à la hauteur de la promenade Sussex est un lien important sur le plan visuel à la Colline Parlementaire et sur le plan physique, au parc Major's Hill. Cependant, une grande partie de l'espace est un parc de stationnement. Une collection remarquable d'édifices patrimoniaux borde la rue York et crée un puissant cadre visuel avec deux vues protégées consécutives de la Colline parlementaire. Selon l'étude sur la vie publique réalisée dans le cadre du Plan du domaine public, la rue York à la hauteur de la place du marché By reçoit le plus de piétons l'automne et l'hiver. Il s'agit de l'endroit étudié le plus achalandé à longueur d'année les weekends. La rue York à la hauteur de la promenade Sussex est l'endroit le plus populaire pour prendre des photos en raison de l'enseigne OTTAWA.

La signification, le symbolisme et la popularité de l'angle de la rue York et de la promenade Sussex, surtout lorsque combinés aux conceptions transformatrices du Plan du domaine public pour l'esplanade polyvalente de la rue York, en font un excellent emplacement pour y réaliser un projet de renouvellement d'immobilisations à impact élevé.

Le personnel désire obtenir du financement d'autres ordres de gouvernement et de faire de ce projet une priorité du budget d'immobilisations de la Ville en 2022 afin de lancer la phase de conception détaillée de l'esplanade polyvalente de la rue York (à partir de la promenade Sussex jusqu'à la Place du marché By) pour une somme totale de 1,5 million de dollars (en dollars de 2020).

## **Recommandation 4 : entreprendre une étude sur le transport pour le carrefour Rideau-Sussex**

Deux voies d'accès majeures au marché By ont été examinées en profondeur afin de comprendre leurs possibilités et leurs contraintes de conception inhérentes et de déterminer un design à privilégier pour chacune d'elles : (1) Carrefour Rideau-Sussex; et (2) Carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick. Les deux carrefours relèvent de la compétence de la CCN en raison de leurs intérêts fédéraux, comme les vues protégées du Parlement, l'illumination de la capitale et la proximité du boulevard de la Confédération. En tant que propriétaire foncière, la CCN possède quelques titres dans les deux carrefours. La CCN a été une partenaire engagée et solidaire du processus de planification du Plan du domaine public, organisant une présentation du personnel devant le CCUDI (août 2019) et devant le conseil d'administration de la CCN (automne 2020).

### **Carrefour Rideau-Sussex**

Le carrefour Rideau-Sussex se trouve à l'intersection des rues Wellington, Rideau et Mackenzie et des promenades Sussex et Colonel By. Il comporte plusieurs possibilités et défis en matière de mobilité et de création d'espaces en raison de la grande popularité de l'endroit, du volume élevé de modes de transport variés dans le secteur et des parcours qui y sont privilégiés par pratiquement tous les modes de déplacement. Le carrefour a été imaginé et réimaginé à maintes reprises par la Ville et par la CCN, soit en collaboration soit de façon indépendante, et la vision pour en faire un site commémoratif est bien développée. Le Plan du domaine public du marché By met de l'avant une conception préférée pour ce carrefour repère qui s'appuie sur des études antérieures. Il propose un modèle de transport en vertu duquel les voies de circulation automobile sont reconfigurées et il donne un aperçu préliminaire des répercussions sur le réseau de transport.

Points saillants de la conception du carrefour : (1) créer un espace de rassemblement public à surface plane et au niveau du sol, dont le mur de soutènement est un élément de design; (2) tirer profit de la variation naturelle d'élévation afin de créer une forme urbaine mémorable fournissant néanmoins des itinéraires accessibles pour traverser l'espace; (3) améliorer l'interface avec l'ancienne gare ferroviaire (actuellement l'édifice du sénat du Canada) à l'aide de nouvelles utilisations actives; et (4) établir un réseau cyclable parachevé et des passages pour piétons plus directs. Le plan recommande de lancer un concours de design international pour le carrefour.



Le carrefour Rideau-Sussex est un élément de la remarquable toile de fond de l'image quotidienne et nationale d'Ottawa, ses nombreux édifices environnants étant des destinations en soi d'une valeur architecturale et patrimoniale certaine. Sur le plan fonctionnel, le carrefour relie la « Ville » et « l'État » dans un parcours cérémonial en direction du boulevard de la Confédération qu'empruntent les dignitaires en visite et il est une porte d'entrée importante dans le district parlementaire. Sur le plan topographique, le carrefour étant moins élevé (p. ex. 4 m environ) que le district parlementaire, l'effet dramatique de la vue vers l'ouest s'en trouve accentué. L'aménagement actuel du carrefour Rideau-Sussex perturbe l'esprit des lieux, créant pour les piétons l'impression déplaisante d'un « passage inférieur » et d'entassement les uns sur les autres lorsqu'ils sont nombreux à y circuler, et pour les cyclistes, une barrière à leurs trajets en provenance et à destination du marché By. Le plan établit un concept pour l'aménagement du carrefour et fait la démonstration du potentiel de l'espace.

La conception recommandée nécessite une reconfiguration de la circulation pour le secteur, qui doit être analysée de plus près afin de comprendre ses effets sur le réseau de transport. Un aspect déterminant du concept visionnaire est l'élimination de la voie d'accès entre la rue Mackenzie et la promenade Colonel By (touchant quelque 500 véhicules/heure en période de pointe le matin, et 400 véhicules/heure en période de pointe l'après-midi). Cette voie d'accès, structure gênante selon certains, est critiquée depuis longtemps. Comme moindre mal, elle nuit à la connectivité piétonnière et, au pire, elle crée un espace dangereux et gêne la vue à un endroit très stratégique et symbolique de la capitale. En vertu de ce plan visionnaire, les véhicules circulant en direction sud sur la rue Mackenzie devront nécessairement tourner à droite sur la rue Wellington (voie double tournant à droite). Ce qui signifie qu'un pourcentage des véhicules empruntant actuellement la rue Mackenzie à destination d'endroits au sud et à l'est de l'intersection Mackenzie/Wellington devront utiliser un autre itinéraire ou mode de déplacement. Ces déviations auront des répercussions sur la congestion en période de pointe (avant-COVID) aux intersections avoisinantes du réseau de transport, lequel a atteint sa capacité maximale à maints endroits.

Une étude détaillée complémentaire sur le transport est requise afin de mieux comprendre les répercussions sur la circulation, les habitudes de déplacement et les comportements changeants dans ce secteur (p. ex. l'effet du TLR sur les habitudes de déplacement, les projets en matière de mobilité interprovinciale, les possibles changements dans les déplacements autour de la Cité parlementaire et les effets à long terme de la COVID-19 sur la conciliation vie et travail). Cette étude devrait se pencher

sur les questions suivantes : l'origine et la destination des véhicules empruntant les voies éliminées; les autres itinéraires susceptibles d'être empruntés par les véhicules déplacés; les répercussions probables sur les intersections à proximité; l'effet d'autres initiatives importantes de mobilité menées par nos partenaires fédéraux et municipaux dans le secteur; et les mesures d'atténuation possibles. Comme ces intersections sont actuellement congestionnées aux heures de pointe, la suppression de la voie d'accès vers le sud aura des répercussions sur la circulation dans les rues du centre-ville. Cette étude examinera les répercussions, les compromis et les mesures d'atténuation nécessaires pour améliorer le domaine public à cet endroit.

L'étude détaillée sur le transport sera entreprise en 2021 et ses recommandations seront présentées au Comité des transports pour être approuvées. Une fois l'étude terminée, un concours de design national réalisé en partenariat avec la CCN sera lancé pour illustrer la vision de la Ville et déterminer le design du carrefour Rideau-Sussex.

Le coût de cette étude détaillée sur le transport et du concours de design national est estimé à environ 400 000 dollars (en dollars de 2020). Une estimation plus précise des coûts d'aménagement du carrefour Rideau-Sussex sera établie ultérieurement, une fois le concours de design national terminé et la conception préférée retenue. Le Conseil municipal sera informé des répercussions du design du carrefour Rideau-Sussex sur le transport avant de passer à l'étape du concours national.

#### Carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick

Le carrefour Sussex-Mackenzie-St-Patrick a comme toile de fond le Musée des beaux-arts du Canada, la basilique-cathédrale Notre-Dame, le Monument au maintien de la paix et le parc Major's Hill. Ce carrefour est une intersection complexe d'artères interprovinciales, régionales et locales empruntées par des véhicules en provenance et à destination du pont Alexandra. La conception en vertu du plan pour ce carrefour est simple et prend appui sur le travail déjà réalisé par la CCN pour le réaménagement de la pointe Nepean. Le plan de la CCN pour la pointe Nepean prévoit un niveau de connectivité élevé vers les destinations avoisinantes, dont le marché By, pour les piétons et les cyclistes. Il prévoit également élargir la voie d'accès du jardin Taïga sur la pelouse avant du Musée des beaux-arts en enlevant l'actuelle bretelle d'accès au pont Alexandra.

La conception du carrefour comprend de nouvelles bandes cyclables sur les rues St-Patrick et Murray, la reconfiguration des voies en direction sud de la promenade Sussex menant à la rue Mackenzie afin de permettre à la circulation de la rue St-Patrick

d'emprunter le pont Alexandra, et la reconfiguration des passages pour piétons des rues Murray et Mackenzie pour assurer aux piétons et aux cyclistes un passage sécuritaire.

### **Recommandation 5 : réaménager le garage de stationnement municipal pour en faire un édifice d'intérêt**

Le Plan du domaine public recommande l'aménagement d'un nouvel édifice d'intérêt, à savoir un bâtiment distinctif afin de compléter l'édifice patrimonial du marché, de plaire à la fois à la population locale et aux visiteurs et de stimuler la mission commerciale du marché By. Cet édifice d'intérêt remplacerait le garage de stationnement municipal du 70, rue Clarence, qui est situé au centre géographique du secteur à l'étude. Afin d'embellir le domaine public, le plan recommande d'intégrer des éléments de design généraux à l'édifice. Par exemple, l'édifice (1) devrait être de faible hauteur et respecter le plan du district de conservation du patrimoine; (2) sa façade devrait s'aligner à celle des autres immeubles sur la rue York; (3) il devrait avoir des toilettes publiques accessibles au rez-de-chaussée; et (4) il pourrait être doté d'un stationnement souterrain. Le plan ne propose pas d'orientations précises en ce qui concerne l'utilisation des terrains, le style architectural, les partenariats pour son réaménagement et les stratégies de financement de l'édifice. L'approbation du Plan du domaine public du marché By par le Conseil municipal déclenchera l'examen par le Bureau des biens immobiliers municipaux des possibilités de réaménagement du 70, rue Clarence, ce qui permettra de préciser l'avenir de ce garage de stationnement. Si l'examen en question débouche sur une option de réaménagement viable et favorable, les investissements prévus dans le garage de stationnement (parc de stationnement 04) seront redéfinis et ils cesseront d'ici 2025, évitant ainsi d'autres dépenses liées à son cycle de vie. Toute décision entourant la démolition du bâtiment du 70, rue Clarence pour aménager un édifice d'intérêt nécessitera une analyse de cycle de vie et de rentabilisation de la structure existante.

Le personnel de la Direction de la gestion des biens confirme que cette structure est ciblée pour des investissements. Ils sont prévus par étapes, échelonnés sur trois à cinq ans, afin de se conformer au calendrier de cycle de vie du garage. Et ce calendrier est fondé sur une évaluation de la résistance de la charpente réalisée en 2018. Advenant que le calendrier de cycle de vie soit suivi, la vie utile du garage de stationnement sera d'environ 15 à 20 ans. Suivant des constats préliminaires et grâce à des collaborations entre directions municipales, les plans à long terme pour le garage ont été redéfinis, le tout sous réserve de l'approbation du présent Plan du domaine public du marché By.

Voir la section du présent rapport consacrée à la gestion des biens pour de plus amples renseignements.

Le réaménagement de la structure du 70, rue Clarence entraînerait la perte de 289 places de stationnement municipal accessibles, et la majorité d'entre elles ne seraient pas remplacées sur place. En vertu du plan, il est prévu qu'en remplacement de ces places de stationnement, un stationnement souterrain, associé à cette nouvelle utilisation des terrains, serait aménagé dans l'édifice d'intérêt afin de répondre à la « nouvelle » demande de stationnement. En fonction des données de la Ville, le garage de stationnement du 70, rue Clarence génère de 260 000 à 300 000 utilisations de stationnement de courte durée par année. Ces utilisations fréquentes de stationnement de courte durée ajoutent effectivement à la congestion dans les rues du marché By. Cela étant, le plan recommande que toute future installation municipale de stationnement soit située en périphérie du marché By à courte distance à pied.

Le coût total estimé pour un appel d'intérêt est de 50 000 dollars.

### **Recommandation 6 : examiner les partenariats possibles pour remplacer le stationnement dans le marché By**

Le plan concilie le besoin de changements transformateurs dans le marché By pour en soutenir la revitalisation et le besoin de différents types de stationnement pour soutenir les commerces.

Les places de stationnement ne sont pas toutes créées égales et la perte de certains types de stationnements affecte différents commerces de manière différente. Actuellement, les places de stationnement sur rue de courte durée avantagent les petits commerçants auxquels les clients veulent avoir accès rapidement pour faire leurs courses durant les heures d'ouverture normales. Par ailleurs, les clients des restaurants et des terrasses et les touristes passent plus de temps sur place (1,5 à 2 heures ou plus) et pourraient donc se contenter d'un stationnement hors rue s'ils se déplacent en voiture. De plus, les tarifs horaires des parcs de stationnement privés sont souvent plus élevés afin de cibler les automobilistes désireux de passer une journée complète sur place, tandis que les stationnements municipaux offrent des tarifs horaires concurrentiels afin de promouvoir un taux de roulement de véhicules plus élevé. En fonction des habitudes des automobilistes, de façon anecdotique, on constate que différents types de stationnements sont requis dans les districts commerciaux qui cherchent à encourager une plus grande diversité de commerces, comme dans le cas du marché By. La réduction des places de stationnement dans le marché By et leur

remplacement se feront graduellement et on tiendra compte de divers facteurs, dont les transformations modales, l'impact du TLR et l'arrivée de nouvelles technologies, comme les véhicules autonomes et les scooters électriques.

Principaux objectifs de la stratégie de remplacement du stationnement dans le marché By :

- Maintenir un équilibre entre l'offre et la demande de stationnement de courte durée dans le marché By au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets;
- Maintenir une cohérence avec la stratégie municipale de gestion du stationnement, approuvée par le Conseil en octobre 2019, qui vise à soutenir les commerces, les institutions et le tourisme en offrant du stationnement de courte durée;
- Maintenir une cohérence avec les principales caractéristiques du Plan du domaine public du marché By, à savoir améliorer l'accessibilité, créer plus d'espace pour les piétons et la tenue de célébrations et d'évènements, et réduire graduellement les voies de circulation automobile et le stationnement au besoin afin de créer plus d'espace réservé au domaine public;
- Remplacer d'ici cinq ans une proportion des places de stationnement municipal qui auront été éliminées dans le marché pour en aménager à proximité du marché, mais à l'extérieur de son centre, lequel est délimité en général par les rues Clarence, Dalhousie et George et la promenade Sussex. Ces places de stationnement pourront être remplacées en bloc ou en petits lots multiples dépendamment des possibilités et des décisions financières optimales du moment et de ce que détermineront les autorités municipales;
- Examiner les partenariats possibles dans le cadre de projets de réaménagement se déroulant à proximité du marché, mais à l'extérieur de son centre, dans l'optique d'offrir en même temps des places de stationnement municipal, tout en reconnaissant que les réaménagements ne s'y prêtent pas tous nécessairement et qu'il revient à la Ville de déterminer les emplacements propices au remplacement du stationnement.
- Le nouvel édifice d'intérêt du 70, rue Clarence pourrait être doté d'un stationnement souterrain relié à la demande de stationnement générée par cette nouvelle structure.

La stratégie de remplacement du stationnement dans le marché By s'appuie sur les principales initiatives et hypothèses suivantes :

1. Remplacer environ 70 pour cent de toutes les places de stationnement éliminées en raison de la mise en œuvre dans son ensemble du Plan du domaine public du marché By (soit ~ 360 places de stationnement). Une proportion importante de ce nombre de places total (soit ~ 270 places) devrait être remplacée dans les cinq ans de l'adoption du plan, des places associées principalement à l'aménagement d'un édifice d'intérêt au 70, rue Clarence. Dans l'ensemble, 5 pour cent des places de stationnement à dix minutes de marche du 55, place du marché By seront éliminés au fil du temps en raison de la mise en œuvre du plan dans son ensemble (soit ~ 525 places de stationnement).
2. Remplacer un nombre de plus en plus élevé de places de stationnement sur la durée du plan (+ de 15 ans) en fonction de la vitesse de conversion des places de stationnement en terrasses extérieures saisonnières.
3. Supposer qu'il y aura une hausse de 25 pour cent des déplacements à destination et en provenance du marché By sur la durée du plan (+ de 15 ans). Cela représente une réduction de 6 pour cent de la demande future de stationnement prévisible en raison du recours accru au train léger sur rail (TLR), des déplacements actifs, des taxis et des services de transport héliés.
4. Supposer que pour les personnes qui garent leur voiture, une distance à pied de 400 mètres, ou cinq minutes de marche, est raisonnable. La plupart des rues dans le secteur à l'étude sont à cinq minutes de marche de l'édifice du marché By et dans le secteur élargi, elles sont à dix minutes de marche. Par conséquent, offrir du stationnement sous-utilisé dans un secteur du marché (p. ex. garage ou parc de stationnement hors rue) pourrait s'avérer, croit-on, une solution de rechange acceptable pour compenser le manque de stationnement dans (la plupart, mais pas tous) les autres secteurs du marché (p. ex. du stationnement sur rue le long de la rue York).
5. Dans l'ensemble, les données d'avant la COVID indiquent que la demande actuelle de stationnement sur rue est élevée en général et atteint la pleine capacité offerte en soirée et les dimanches (étant donné la structure tarifaire en vigueur).

6. Et toujours selon les données d'avant la COVID, il y a de nombreuses places libres le dimanche dans les parcs de stationnement hors rue (il s'agit d'une période de pointe pour la demande de stationnement sur rue vu que le stationnement est gratuit). En d'autres termes, le stationnement sur rue gratuit le dimanche et les soirs de semaine diminue en quelque sorte la demande de stationnement hors rue en ces mêmes périodes.
7. Ajouter des zones de chargement sur rue à des endroits stratégiques, surtout sur la rue George qui dessert également des commerçants de la rue Rideau. Envisager des zones de chargement à plage horaire déterminée qui se transforment en stationnement de courte durée, par exemple après 10 heures.
8. Fournir des aires de débarquement et d'embarquement dans le marché, mais déplacer le stationnement de longue durée des autocars dans des rues à l'extérieur de la partie centrale du marché (inaccessible par les rues locales dans la zone délimitée par les rues Clarence, Dalhousie et George et la promenade Sussex).
9. Maintenir au fil des ans dans des emplacements stratégiques les espaces sur rue actuellement réservés aux taxis, à la police, aux services d'urgence et aux autocars.
10. Prévoir des places de stationnement sur rue dans la partie centrale du marché pour les personnes qui ont des incapacités et les véhicules de ParaTranspo (dans le secteur délimité par les rues Clarence, Dalhousie et George et la promenade Sussex).

L'élimination des places de stationnement commandée par le plan affectera les recettes de stationnement de la Ville. Les répercussions du plan sur l'offre totale de stationnement et sur les types de stationnements seront déterminées au moment de la conception détaillée de chaque tronçon de rue et par la vocation ultime du nouvel édifice d'intérêt. Lorsque les projets s'approcheront de leur phase de déploiement, leur incidence financière sur les recettes de stationnement sera présentée au Conseil dans des rapports individuels aux fins d'approbation avant de procéder ou dans le rapport annuel des Services de stationnement.

## **Recommandation 7 : groupe de travail sur la relance économique du marché By**

Le plan de relance économique donne suite à plusieurs des principes généraux du Plan du domaine public du marché By, notamment : créer plus d'espace pour les piétons, installer plus de supports pour vélos à des endroits stratégiques, fixer des plages horaires le matin pour la livraison et le chargement dans les rues touchées et procéder à des fermetures de rue saisonnières lorsque souhaité. Le plan n'avait pas prévu les circonstances inédites et stressantes dans lesquelles le plan de relance économique a été déployé. Toutefois, la situation permet à la Ville et à ses partenaires de mieux comprendre le besoin d'espaces publics résilients et la fragilité de la structure de gouvernance et des opérations marché By et d'en tenir compte dans ce plan. À cause de l'importance du marché By pour l'expérience touristique et en raison de son rôle central dans la vie du centre-ville, la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique désire mettre sur pied dès maintenant un groupe de travail sur la relance économique du marché By afin de superviser des initiatives de relance plus nuancées et ciblées et propres à ce district spécial. Le groupe de travail sera chargé de formuler des recommandations auxquelles donner suite immédiatement, à court terme ou à long terme afin de soutenir la prospérité économique des commerces locaux du marché By durant la pandémie de COVID-19 tout en tenant compte des retombées sur le quartier des initiatives de relance économique.

Le groupe de travail sera formé de représentants du Bureau du maire, du Bureau du conseiller du quartier, de la société Marchés d'Ottawa Markets, de la ZAC du marché By, de l'Association communautaire de la Basse-Ville, de la Commission de la capitale nationale et d'autres acteurs externes importants identifiés par la Direction du développement économique et de la planification à long terme.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Il n'y a pas de répercussions sur les zones rurales associées aux recommandations du présent rapport.

## **CONSULTATION**

Le Plan du domaine public a été préparé au cours des deux dernières années par la Ville d'Ottawa en collaboration avec de nombreux intervenants. Le processus d'engagement et de consultation a été exhaustif et différentes techniques ont été utilisées afin de rejoindre le plus grand nombre d'intervenants possible (p. ex., réunions, ateliers, présentations par des spécialistes, sondages en ligne, sondages par



interception, kiosques de participation spontanée, entrevues individuelles, tableaux de commentaires sur place). Au total, plus de 2300 personnes ont soumis des commentaires durant le processus de planification et plus de 20 000 données ont été recueillies et analysées. Voici une liste d'intervenants engagés dans la démarche : des entreprises, des résidents (milieux urbain et suburbain), des propriétaires, des touristes, des producteurs agricoles, des amuseurs publics, des artisans, des organismes communautaires, des chefs d'entreprise, des élus, des Autochtones, le bureau du conseiller Fleury et le public en général. Approximativement trente-deux assemblées sous forme de séances d'information ou de présentations ont été organisées sur une période de dix-huit mois. Voici la liste par ordre chronologique des rencontres : ZAC du marché By (ZAC), Marchés Ottawa, Chambre du commerce d'Ottawa (Groupe de travail sur l'aménagement de la capitale), CCN, Association des détenteurs d'étal du marché By, Tourisme Ottawa et ZAC du centre-ville Rideau. Le plan vise à concilier les différents intérêts, souvent contradictoires, des divers utilisateurs au quotidien du marché. Un compte-rendu exhaustif des résultats des consultations publiques est annexé au titre de document 7 et les conclusions de l'étude sur la vie publique se retrouvent dans le document 6.

Tableau 1 : Chronologie des activités de consultation publique

<b>2018</b>	
Février	Déjeuner d'affaires - mise à jour no 1 - organisé par le conseiller Fleury
Mai	Association communautaire de la Basse-Ville - présentation no 1
Juillet et août	Engagement du public en ligne et lancement de la vidéo no 1
Septembre	Études sur la vie publique no 1
Novembre	Kiosque d'information itinérant (Cumberland et Barrhaven)
Novembre	Engagement du public sous forme d'entrevues individuelles de 20 minutes
Novembre	Groupe de travail no 1

**2019**

Janvier	« Des idées de grandeur », Gil Penalosa (au Musée des beaux-arts du Canada)
En janvier	Groupe de travail no 2
Janvier	Deux ateliers publics (à l'hôtel de ville)
Février	Études sur la vie publique no 2
Février	Réunion de consultation des commerçants (au 55, place du marché By)
Avril	Réunion de consultation des commerçants pour le projet pilote de la rue William (au 55, place du marché By)
Avril	Association communautaire de la Basse-Ville - présentation no 2
Mai	Groupe de travail no 3
Mai	Ateliers publics (au centre communautaire Routhier)
Juin	Comité de révision de la conception urbaine no 2
Juillet et août	Engagement du public en ligne
Juillet et août	Engagement du public en ligne et kiosque de participation spontanée, évaluation du projet pilote de la rue William
Juillet	Études sur la vie publique no 3
Juillet	Sondage par interception sur le terrain, évaluation du projet pilote de la rue William.
Août	Kiosque d'information itinérant (Cumberland et Barrhaven) no 2
Août	Visite à pied du CCUDI et présentation devant le comité
Octobre	Dernière rencontre (no 4) du groupe de travail

Octobre	Derniers ateliers publics (à l'hôtel Marriott Courtyard)
Novembre	Association communautaire de la Basse-Ville - présentation no 3
Décembre	Déjeuner d'affaires - mise à jour no 2 - organisé par le conseiller Fleury
Décembre	Kiosque d'information à l'AGA de la ZAC du marché By

Trois études sur la vie publique ont été menées au marché By afin de recueillir des données et de comprendre comment ce secteur unique est utilisé, par qui et à quels moments. Des dénombrements de déplacements et d'activités, des sondages par interception et un kiosque de participation spontanée ont été utilisés pour recueillir de l'information. Les études ont été réalisées par le groupe *8 80 Cities*, soutenu dans sa démarche par des douzaines de bénévoles formés. Elles se sont déroulées de 9 h à 20 h un jour de semaine (le jeudi) et un jour de fin de semaine (le samedi). Pris ensemble, les résultats de ces études révèlent la variation d'une saison à l'autre des habitudes d'utilisation et de déplacement. Pour plus de précisions, consulter le document 6 : Résumé des études sur la vie publique.

Résumé des principaux constats :

- Achalandage le weekend. Les déplacements et les activités augmentent considérablement le weekend dans les trois saisons. Les activités chutent en moyenne de 65 pour cent la semaine à comparer à la fin de semaine dans les trois saisons.
- Diversité des activités. L'esplanade de la rue George (emplacement no 4) est l'espace public qui a le plus de succès en ce qu'elle présente le niveau le plus élevé de « rétention » autant la semaine que la fin de semaine. Il s'y tient également la plus grande diversité d'activités, comparativement aux autres emplacements. La diversité d'options pour s'asseoir, de boutiques et de restaurants et l'espace piétonnier au sud de la rue George menant au Centre Rideau sont des facteurs notables susceptibles de contribuer au succès des lieux.
- Niveau de mendicité. Le dénombrement des activités a révélé que la mendicité occupait peu de place dans le marché By à comparer aux autres activités qui s'y

déroulent. Sur les six jours de l'étude dans les trois saisons, 28 personnes en moyenne chaque jour ont été vues en train de mendier. La mendicité représentait de zéro à deux pour cent de toutes les activités se déroulant chaque jour. L'endroit le plus fréquent pour mendier était à l'angle de la rue York et de la promenade Sussex (l'emplacement no 2). On s'adonnait le plus souvent à la mendicité en semaine durant l'été. Les sondages sur interception et les conversations ont indiqué que la mendicité et la présence de personnes sans abri étaient la principale préoccupation des utilisateurs du marché By.

- Faible circulation à vélos. Peu de personnes circulent à vélos dans le marché By. Il y a prédominance de piétons et de véhicules dans la partie centrale du marché.
- Sous-représentation d'enfants. Selon le recensement de 2011, les enfants représentent 23 pour cent de la population totale. Dans le dénombrement des activités, les enfants âgés de moins de quatorze ans ne représentaient que 3 pour cent des participants en semaine et 7 pour cent, en fin de semaine.

## **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS/ CONSEILLÈRES**

Le conseiller Fleury a fourni le commentaire suivant :

Le marché By est l'une des destinations les plus connues d'Ottawa. Cet endroit emblématique constitue un bien patrimonial et culturel qui attire la population locale aussi bien que les visiteurs de partout au Canada et du monde. L'édifice historique du marché By est le centre symbolique du marché, mais le secteur regroupe un éventail diversifié de magasins, boutiques, commerces de détail, restaurants et espaces publics. En raison de l'importance de l'apport économique et culturel du marché, la Ville d'Ottawa met tout en œuvre pour qu'il demeure une destination populaire et un endroit prospère pour les années à venir.

Depuis le début du projet, il y a plus de huit ans, la sphère publique du marché By s'est façonnée.

L'impulsion pour apporter des changements au marché est venue lorsqu'on a demandé à la société new-yorkaise Project for Public Spaces d'effectuer un exercice de visualisation dont le but était d'imaginer le meilleur avenir possible pour notre marché By. La société d'experts-conseils a ainsi défini une vision pour le quartier le plus important et le plus riche en histoire d'Ottawa.

Tout au long de l'examen, de nombreuses initiatives fructueuses ont été mises en œuvre dans le secteur afin de tirer parti des possibilités et de mettre à l'essai certaines

conclusions tirées de la consultation. Voici quelques exemples de projets réussis : la création de la société Marchés d'Ottawa Markets pour exploiter le bâtiment du marché By et gérer les étals et les activités organisées à l'extérieur, l'enseigne « OTTAWA », l'aménagement de l'esplanade de la rue George et la fermeture saisonnière de certaines rues, dont la rue William.

C'est un plaisir pour moi de voir la Ville collaborer avec les acteurs locaux et les consultants de The Planning Partnership; ainsi, dans certains secteurs du marché, des espaces publics importants et précieux pour le quartier ont été améliorés ou transformés.

Le plan a permis d'établir une vision pour les améliorations à court, à moyen et à long terme, y compris pour les espaces publics.

Les espaces étudiés pour des améliorations comprenaient des rues, des trottoirs, des parcs, des places et des esplanades. Le plan a tenu compte à la fois d'un éventail d'aspects, pour s'assurer de ne négliger aucune option et de comprendre les intervenants du secteur :

- Vie publique et comportements des consommateurs
- Piétons et cyclistes
- Circulation des véhicules
- Stationnement et chargement
- Services publics souterrains
- Contexte existant et prévu, et travail réalisé antérieurement pour le secteur à l'étude

Il ne fait aucun doute que l'objectif est d'établir un plan complet qui couvrira tous les angles possibles du secteur du marché By. Surtout, ce plan établira une vision et des principes directeurs pour l'avenir. Parmi les éléments définis dans le plan, on trouve l'art public, l'accessibilité, les espaces pavés, le verdissement, l'aménagement paysager, les zones destinées au commerce et aux terrasses, ainsi que les aires à caractère distinct.

Je trouve ce plan unique, car il nous permettra de définir officiellement le caractère et les sections distinctes du marché By qui en constituent la trame.

Ce travail est essentiel pour faire du marché ce qu'il devrait être pour tous : le secteur le plus prisé d'Ottawa. Le plan ne réglera pas les problèmes liés aux produits frais des agriculteurs locaux, à la concentration des refuges, au manque de logement, à la toxicomanie et la santé mentale, à la sécurité, aux itinéraires pour camions et à la diversité des entreprises. Il fixe plutôt des objectifs d'amélioration et d'embellissement du secteur. Les problèmes graves susmentionnés sont traités dans le cadre d'autres initiatives de la Ville, comme le Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance et le projet pilote prolongé d'approvisionnement sûr, pour ne nommer que ceux-là.

Le Plan du domaine public du Marché By m'emballe.

J'aimerais remercier tous les participants, The Planning Partnership, Jillian Savage et l'équipe de la Ville. C'est impressionnant de voir l'ampleur des consultations et de l'analyse qu'a effectuée l'équipe pour s'assurer que ce rapport reflète le réel potentiel de la destination la plus populaire d'Ottawa.

Je trouve rassurant que le plan traite d'éléments qui se rapportent à la modération de la circulation, à une stratégie sur les marchés en plein air et à l'accessibilité dans l'ensemble du marché. Ces détails sont essentiels pour s'assurer que ce plan n'est pas qu'un simple aperçu de ce qui pourrait ou devrait être, mais bien de ce qui sera.

Donner suite à cette vision fondamentale pour le quartier le plus reconnu de la Ville et élaborer un plan d'investissement pour les espaces publics transformera le marché By et lui ouvrira toutes sortes de perspectives intéressantes.

J'ai confiance que l'approbation du plan et le lancement des investissements permettront aux personnes de tous âges de jouir du marché à longueur d'année ».

« Le marché By est l'une des destinations les plus connues d'Ottawa. Cet endroit emblématique constitue un bien patrimonial et culturel qui attire les Ottavians aussi bien que les visiteurs de partout au Canada et dans le monde. L'édifice historique du marché By est le centre symbolique du marché, mais le secteur regroupe un éventail diversifié de magasins, boutiques, commerces de détail et restaurants ainsi que des espaces publics. En raison de l'importance de l'apport économique et culturel du marché, la Ville d'Ottawa met tout en œuvre pour qu'il demeure une destination populaire et un endroit prospère pour les années à venir.

Depuis le début du projet, il y a plus de huit ans, le domaine public du marché By a pris forme.

L'impulsion pour apporter des changements au marché est venue lorsqu'on a demandé à la société new-yorkaise Project for Public Spaces d'effectuer un exercice de visualisation dont le but était d'imaginer le meilleur avenir possible pour notre marché By. La société d'experts-conseils a ainsi défini une vision pour le quartier le plus important et le plus riche en histoire d'Ottawa.

Tout au long de l'examen, de nombreuses initiatives fructueuses ont été mises en œuvre dans le secteur afin de tirer parti des possibilités et de mettre à l'essai certaines conclusions tirées de la consultation. Voici quelques exemples de projets réussis : la création de la société Marchés d'Ottawa Markets pour exploiter le bâtiment du marché By et gérer les étals et les activités organisées à l'extérieur, l'enseigne "OTTAWA", l'aménagement de l'esplanade de la rue George et la fermeture saisonnière de certaines rues, dont la rue William.

C'est un plaisir pour moi de voir la Ville collaborer avec les acteurs locaux et les consultants de The Planning Partnership; ainsi, dans certains secteurs du marché, des espaces publics importants et précieux pour le quartier ont été améliorés ou transformés.

Le plan a permis d'établir une vision pour les améliorations à court, à moyen et à long terme, y compris pour les espaces publics.

Les espaces étudiés pour des améliorations comprenaient des rues, des trottoirs, des parcs, des places et des esplanades. Le plan a tenu compte à la fois d'un éventail d'aspects, pour s'assurer de ne négliger aucune option et de comprendre les intervenants du secteur :

- Vie publique et comportement des consommateurs
- Piétons et cyclistes
- Circulation des véhicules
- Stationnement et chargement
- Services publics souterrains
- Contexte existant et prévu, et travail réalisé antérieurement pour le secteur à l'étude

Il ne fait aucun doute que l'objectif est d'établir un plan exhaustif qui couvrira tous les angles possibles du secteur du marché By. Surtout, ce plan établira une vision et des

principes directeurs pour l'avenir. Parmi les éléments définis dans le plan, on trouve l'art public, l'accessibilité, les espaces pavés, le verdissement, l'aménagement paysager, les zones destinées au commerce et aux terrasses, ainsi que les aires à caractère distinct.

Je trouve ce plan unique, car il nous permettra de définir officiellement le caractère et les sections distinctes du marché By qui en constituent la trame.

Ce travail est essentiel pour faire du marché ce qu'il devrait être pour tous : le secteur le plus prisé d'Ottawa. Le plan ne réglera pas les problèmes liés aux produits frais des agriculteurs locaux, à la concentration des refuges, au manque de logement, à la toxicomanie et la santé mentale, à la sécurité, aux itinéraires pour camions et à la diversité des entreprises. Il vise plutôt des objectifs d'amélioration et d'embellissement du secteur. Les problèmes graves susmentionnés sont traités dans le cadre d'autres initiatives de la Ville, comme le Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance et le projet pilote prolongé d'approvisionnement sûr, pour ne nommer que ceux-là.

Le Plan du domaine public du Marché By me réjouit.

J'aimerais remercier tous les participants, The Planning Partnership, Jillian Savage et l'équipe de la Ville. C'est impressionnant de voir l'ampleur des consultations et de l'analyse qu'a effectuée l'équipe pour s'assurer que ce rapport reflète le réel potentiel de la destination la plus populaire d'Ottawa.

Je trouve rassurant que le plan traite d'éléments qui se rapportent à la modération de la circulation, à une stratégie sur les marchés en plein air et à l'accessibilité dans l'ensemble du marché. Ces détails sont essentiels pour s'assurer que ce plan n'est pas qu'un simple aperçu de ce qui pourrait ou devrait être, mais bien de ce qui sera.

Donner suite à cette vision fondamentale pour le quartier le plus reconnu de la Ville et élaborer un plan d'investissement pour les espaces publics transformera le marché By et lui ouvrira toutes sortes de perspectives intéressantes.

J'ai confiance que l'approbation du plan et le lancement des investissements permettront aux personnes de tous âges de jouir du marché à longueur d'année. »

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a pas d'empêchement de nature juridique à la mise en œuvre des recommandations formulées dans ce rapport.



## RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

On ne dispose pas de données pour valider le niveau de risque ou la menace à la sécurité auquel fait face quotidiennement le marché By. Toutefois, par souci de prudence, le Plan du domaine public du marché By décrit des mesures que l'on peut utiliser afin de renforcer le sentiment global de sécurité dans ce district spécial si les experts compétents le jugent nécessaire :

1. Délimiter un périmètre à l'aide d'éléments de mobilier urbain lourds ou solidement fixés pour empêcher des véhicules de pénétrer dans une zone achalandée lorsqu'il s'y déroule des activités. Des jardinières, des éléments de mobilier urbain, des bornes de protection, des clôtures de sécurité et des clôtures temporaires peuvent servir de barrière lourde. Lorsque disposés de façon stratégique dans les rues et combinés aux extrémités des bâtiments, ces objets permettent de créer des zones où les véhicules ne peuvent pas entrer, mais où peuvent passer les piétons. L'aménagement de l'extrémité ouest de la rue Clarence associé au périmètre de l'ambassade des États-Unis est un exemple d'une technique pour atténuer les risques que posent des véhicules hostiles.
2. Faire appel à des experts en sécurité compétents à l'étape de la conception détaillée de l'aménagement de l'espace public pour que de bonnes mesures adaptées au niveau de menace et à la fréquence prévue des besoins soient prises en compte. Par exemple, le *Register of Security Engineers and Specialists*, seul organisme à promouvoir l'excellence en matière d'ingénierie de sécurité, fournit le point de référence à l'aune duquel évaluer la qualité professionnelle de ses membres. Les professionnels compétents en sécurité sont habituellement inscrits à ce registre.

Le plan vise notamment une approche équilibrée qui permet à la fois de renforcer la sécurité du public et de prioriser l'attrait et la fonctionnalité au quotidien des lieux.

## RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Garage de stationnement By (parc de stationnement 04) sis au 70, rue Clarence

Les recommandations du Plan du domaine public du marché By ont des répercussions sur le garage de stationnement municipal (parc de stationnement 04) et, cela étant, le personnel de diverses directions s'est concerté afin d'assurer une coordination appropriée.

Un nouvel édifice d'intérêt sera érigé à cet endroit une fois le garage de stationnement démolé. En guise de contexte, en 2018, la Direction de la gestion des biens a retenu les services d'une firme d'ingénieurs-conseils pour effectuer une évaluation de la résistance de la charpente (ERC) du garage de stationnement du 70, rue Clarence. En se basant sur l'étude de 2018, il appert que, dans l'ensemble, l'état des composantes de la structure du garage varie de bon à passable, mais que certaines en particulier sont dans un état lamentable. Un plan de remise en état des composantes dont l'état a été jugé passable ou lamentable a été préparé afin d'étendre le cycle de vie utile du garage de quinze à vingt ans pour un investissement total prévu (coûts de construction uniquement) de 3,1 millions de dollars. Il a été recommandé de procéder à ces travaux de réfection d'ici 2023. De plus, des travaux de réfection d'environ 4,3 millions de dollars liés au cycle de vie du garage de stationnement du 70, rue Clarence étaient déjà planifiés pour 2021-2025. Ces investissements ont été mis en suspens.

Dans le cadre du plan et des constats qui s'en dégagent, la Direction de la gestion des biens a produit en 2020 une mise à jour de l'évaluation de la résistance de la charpente (ERC) réalisée en 2018 afin d'évaluer l'urgence de procéder aux travaux de réfection recommandés et voir s'ils pouvaient être repoussés. La mise à jour de 2020 a révélé qu'aucune réparation majeure n'était requise pour assurer la sécurité de la structure et le fonctionnement du garage de stationnement pour les cinq prochaines années (jusqu'en 2025). La réparation des paliers des cages d'escalier a cependant été convenue afin de contrer les problèmes d'infiltration d'eau. Un investissement total (coûts de construction seulement) de 40 000 dollars a été prévu (estimation de catégorie D). La mise à jour de 2020 de l'ERC recommande de faire inspecter la structure annuellement par un ingénieur afin de surveiller l'état des cages d'escalier et de voir à l'enlèvement de morceaux de béton qui pourraient poser des risques à la sécurité. Des travaux de réparation mineurs ont été effectués sur les cages d'escalier en 2020. Les dépenses liées au cycle de vie du garage de stationnement du 70, rue Clarence sont assumées à même le Fonds de réserve pour le stationnement; l'argent ne provient pas du budget d'immobilisations soutenu par les taxes. Considérant les

recettes que génère le garage de stationnement (environ 1,7 million de dollars par année), s'il fallait investir substantiellement dans sa structure pour prolonger son cycle de vie, la dépense serait recouvrée dans deux ans approximativement.

Si le garage demeure en service au-delà de 2025, il faudra procéder à des travaux de réfection majeurs. L'investissement sera plus important que les montants indiqués dans l'ERC de 2018 (excédant les 3,1 millions de dollars prévus) à cause de l'augmentation du coût des réparations, de la détérioration accrue des composantes et de l'ajout d'autres travaux de réfection liés au cycle de vie. L'approbation du Plan du domaine public du marché By par le Conseil municipal déclenchera l'examen par le Bureau des biens immobiliers municipaux des possibilités de réaménagement du 70, rue Clarence, ce qui permettra de préciser l'avenir de ce garage de stationnement. Si l'examen en question débouche sur une option de réaménagement viable et favorable du bâtiment, les investissements dans le garage de stationnement (parc de stationnement 04) seront redéfinis et ils cesseront d'ici 2025.

La Direction de la gestion des biens reconnaît que les commerces de détail gérés par la société de Marchés Ottawa Markets font intégralement partie de la structure du garage de stationnement. Les décisions découlant du plan et de la mise hors service du garage de stationnement pourraient avoir une incidence sur les projets de renouvellement des infrastructures en fin de cycle de vie reliés à ces commerces.

#### Transports et services publics souterrains

Une première évaluation de l'état actuel des transports et des services d'utilité publique dans le marché By a été réalisée dans le cadre du plan afin d'éclairer les décisions relatives aux possibles modifications à apporter au réseau routier, d'orienter le renouvellement du secteur du marché By et de soutenir la croissance de son économie. Le mémoire technique est annexé au titre de document 4.

#### Transports

Le réseau routier du marché By ne sert pas uniquement aux navetteurs et à la circulation commerciale. Il sert également à de nombreuses activités touristiques, récréatives et au magasinage. L'augmentation du nombre de résidents au centre-ville influe également sur la circulation automobile et sur les besoins de stationnement à différentes fins. Généralement, les volumes de circulation dans les diverses rues du secteur à l'étude sont inférieurs à leur capacité routière maximale ou l'ont atteinte. Il semblerait par ailleurs possible de transformer certaines rues pour en faire des installations cyclables et piétonnes. Les constats d'avant la COVID sont les suivants :

Les volumes de circulation indiquent une circulation dense sur la promenade Sussex (environ 1200 véhicules sur deux voies en direction nord à l'heure de pointe en après-midi; en comparaison, une circulation moins dense sur le pont Mackenzie-King (environ 750 véhicules sur deux voies en direction sud à l'heure de pointe du matin);

Il circule environ 500 véhicules à l'heure sur deux voies en période de pointe sur les rues St-Patrick et Murray, toutes deux désignées artères;

Il circule environ 600 véhicules à l'heure en direction sud sur la rue Dalhousie, désignée route collectrice, à l'heure de pointe du matin, tandis que de 100 à 200 véhicules circulent à l'heure sur les autres rues locales du secteur aux périodes de pointe;

Il circule environ 450 véhicules à l'heure sur la rue Cumberland en direction nord à l'heure de pointe en après-midi.

### Services publics souterrains

Les conduites d'eau principales dans tout le marché By appartiennent à la Ville d'Ottawa qui en assume l'entretien et, à l'instar de nombreux éléments dans ce district, leur histoire est unique. En raison de l'année de leur installation, trois segments en particulier des conduites d'eau principales du marché By inquiètent les Services d'évaluation des infrastructures : (1) du côté nord de la rue York (de la promenade Sussex à la rue William - installée en 1874); (2) du côté sud de la rue York (de la rue William à la rue Dalhousie - installée en 1911); et (3) sur la place du marché By (de la rue Clarence à la rue York - installée en 1969), laquelle a souffert d'un bris à l'été 2019. La Ville d'Ottawa n'a pas de calendrier précis pour le remplacement de ces segments de conduite d'eau principale, toutefois, en fonction de l'abordabilité, elle envisagerait de coordonner leur remplacement avec le renouvellement d'infrastructures. À part ces segments, le reste du réseau a été renouvelé depuis les années 1970 et il ne devrait pas causer de problèmes à l'intérieur de l'horizon du présent plan.

Les égouts sanitaires et pluviaux du marché By appartiennent à la Ville et elle en assume également l'entretien. À part des segments sur les rues George, York et Dalhousie (installés en 1874, 1907 et 1934), le réseau dans son ensemble a été renouvelé depuis les années 1970 et il ne devrait pas causer de problèmes à l'intérieur de l'horizon du présent plan.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Recommandation 1 : le coût total estimé pour mettre en œuvre le Plan du domaine public du marché By est de 129,1 millions de dollars (en dollars de 2020). Le

financement de ce plan proviendra d'une aide financière des ordres supérieurs de gouvernement, de partenariats publics privés, de l'effet de levier du financement et de la gestion des biens dans la mesure du possible, et sous réserve de l'établissement du budget municipal et des processus d'examen du plan financier à long terme.

Recommandations 2, 3 et 7 : ces initiatives seront réalisées à même des ressources financières existantes.

Recommandation 4 et 5 : le coût estimé de ces initiatives est de 450 000 dollars. Les fonds sont disponibles à même le fonds d'intervention du domaine public 2020 (909 740) et le fonds d'intervention du domaine public 2021 (910 046), sous réserve de l'approbation par le Conseil du fonds d'intervention du domaine public 2021 prévu au budget 2021.

Recommandation 6 : les examens des partenariats seront financés à même des ressources financières existantes. Les répercussions du plan sur l'offre totale de stationnement et sur les types de stationnements seront déterminées au moment de la conception détaillée de chaque tronçon de rue et par la vocation ultime du nouvel édifice d'intérêt. Lorsque les projets s'approcheront de leur phase de déploiement, leur incidence financière sur les recettes de stationnement sera présentée au Conseil dans des rapports individuels aux fins d'approbation avant de procéder ou dans le rapport annuel des Services de stationnement.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

L'accessibilité est un principe fondamental de la conception du domaine public du marché By. La participation du Bureau de l'accessibilité de la Ville a été sollicitée à maintes reprises durant le processus de planification et ce dernier « est satisfait du niveau de réflexion accordé au volet accessibilité du plan, de l'intégration de la politique sur l'accessibilité de la Ville, de l'occasion qui lui a été fournie à maintes reprises de faire des commentaires et de la présence de personnes ayant des incapacités dans un très grand nombre d'images ».

Les recommandations relatives à la conception entraîneront des améliorations considérables pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite en faisant des rues et des espaces publics des lieux encore plus conviviaux. Pour aménager les espaces publics du marché By, on aura recours à des traitements inclusifs et adaptés aux personnes de tous âges et de toutes capacités.

- Voie de déplacement : des voies de déplacement dégagées aux virages aussi près que possible de 90 degrés. Des surfaces de voie fermes, stables, lisses, antidérapantes et antireflet. Des espaces piétonniers sur les trottoirs d'au moins 2 m de largeur, voire beaucoup plus. On estime que 75 pour cent de l'espace piétonnier dans la zone principale du marché excède 3 m de largeur.
- Surface : recours à des surfaces texturées, des bornes de protection et des jardinières pour définir les limites entre les zones piétonnières et autres zones (p. ex., zones de circulation automobile, de chargement ou de stationnement). Installation de bandes d'avertissement tactiles aux endroits où les voies piétonnières traversent des zones dangereuses, comme les voies réservées aux vélos ou aux automobiles. Passages pour piétons aux couleurs contrastées. Surfaces de couleurs contrastées le long de l'interface entre les voies piétonnières et les autres installations, comme les places de stationnement. Systèmes de pavés à emboîtement à la fine pointe afin de répondre aux nouvelles normes d'accessibilité.
- Fournitures : installation d'éléments de mobilier urbain, y compris des bancs et autres types de sièges, tables, poubelles et bacs de recyclage, boutons d'appel de feux pour passage pour piétons, signalisation accessible pour les personnes qui utilisent un fauteuil roulant ou d'autres appareils d'aide à la mobilité. Sont aussi compris certains des éléments de rue axés sur le jeu et la famille de la rue George. Les éléments de rue – comme le mobilier, les tentes extérieures pour les étals et les terrasses – animent considérablement l'espace public, mais n'empiètent pas sur l'espace piétonnier. Des places pour s'asseoir seront installées à espacements réguliers. Dans la partie centrale du marché, elles seront à moins de 30 m de distance les unes des autres. Ces places comprendront des accoudoirs et seront bien dégagées pour faciliter leur utilisation par les personnes à mobilité réduite.
- **Stationnement** : stationnement et aires de débarquement exclusivement accessibles dans l'ensemble du secteur à l'étude, en particulier dans la partie centrale du marché By.

Les principes de conception accessible s'appliqueront à l'étape de la conception détaillée, qui sera probablement déployée sur une période de dix ans et plus. À ce moment, pour chaque projet, l'étude détaillée des questions comme le nivellement, le revêtement texturé, les indicateurs tactiles des surfaces de marche, l'aménagement de places de stationnement accessible et le choix du mobilier, du pavage et de l'éclairage

sera entreprise. À cette étape, le Bureau de l'accessibilité et le Comité consultatif sur l'accessibilité d'Ottawa offriront leurs commentaires et leurs conseils.

## **RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES**

### Préservation des arbres et stratégie de verdissement du marché By

Le plan vise parmi ses principaux objectifs à verdir considérablement le secteur, cherchant à créer un couvert végétal de 30 pour cent dans le marché (à l'exception de la rue Dalhousie à cause des contraintes spatiales - souterraines et au niveau du sol - de l'emprise). Notamment, le plan recommande la plantation d'arbres dans les rues les plus achalandées du marché : les rues George, York et Clarence, où il y a le moins d'arbres aujourd'hui. La stratégie de verdissement entraînera la plantation de centaines d'arbres dans le marché By au fil du temps, offrant d'immenses possibilités de créer une forêt urbaine florissante (et les bienfaits associés à la modération des microclimats, l'atténuation des eaux pluviales et la protection des habitats fauniques) au cœur du marché. Les arbres actuels ont tendance à se trouver à la périphérie du marché où il y a plus de terre et où celle-ci est plus meuble. La reconfiguration audacieuse de l'espace recommandée dans le plan, dans une volonté de créer un environnement piétonnier de qualité élevée, entraînera le déplacement de voies de circulation. Malheureusement, il y aura perte de certains arbres. Toutefois, le plan a été revu pour minimiser l'abattage des arbres et préserver dans la mesure du possible les arbres existants.

La rivière des Outaouais faisait partie de la route de commerce autochtone avant la colonisation et, depuis plus de 10 000 années, les Autochtones ont une relation unique avec la terre et toutes les entités vivantes du secteur. Le plan doit être respectueux de cette relation. L'importance qu'accorde le plan au « reverdissement » du marché est un petit pas en vue de la reconnaissance de cette relation. Il sera important d'assurer une collaboration soutenue avec les communautés autochtones pour créer des espaces sûrs et accueillants pour tous afin de favoriser des relations significatives et durables. Outre l'art public et l'aménagement paysager, d'autres initiatives, comme la signalisation et des panneaux d'information et d'orientation, pourraient être envisagées pour sensibiliser les visiteurs au fait que le marché By est situé sur le territoire traditionnel des Algonquins.

Promotion de la santé publique et de la résilience des espaces publics.

Le Plan du domaine public a été préparé durant la pandémie de COVID-19 à Ottawa. Cela étant, le plan envisage l'avenir du marché By dans une perspective de santé publique et de résilience. Le plan fournit un cadre pour l'évolution des actifs publics,

principalement des emprises de la Ville. Trois caractéristiques fondamentales du plan contribuent à renforcer la résilience des lieux :

1. S'engager à aménager de nombreux nouveaux espaces piétonniers et à offrir du transport actif sous toutes ses formes afin de permettre différentes configurations spatiales et aires réservées à la circulation;
2. Veiller à ce que l'espace public ainsi que l'ensemble des infrastructures et des opérations connexes soient de grande qualité et favorisent l'équité sociale;
3. Concevoir des routes et des espaces piétonniers polyvalents et exempts d'obstacles et du mobilier urbain pouvant servir à différentes fins et s'adapter facilement à des besoins et des demandes qui changent.

Des éléments du plan tels des trottoirs très larges, du mobilier de rue amovible, des toilettes publiques accessibles et une surface lisse et sans bordures dans la partie centrale du marché renforceront la résilience et la capacité d'adaptation du secteur et appuieront les initiatives de promotion de la santé publique.

## **PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL**

Les directives du Conseil au cours de dernières années ont mené au lancement Plan du domaine public du marché By et à son parachèvement.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre des priorités suivantes du mandat du Conseil :

- Priorités du mandat du Conseil de 2015-2018 : soutenir la croissance de l'économie locale (objectif stratégique PE2) en appuyant la réfection des marchés By et Parkdale, et du mail de la rue Sparks (initiative stratégique no 3)
- Priorités du mandat du Conseil de 2019-2025 Croissance et diversification économique pour appuyer des projets du domaine public qui rehausseront la vie publique et les interactions sociales, comme les projets du marché By et du mail de la rue Sparks.



## **DOCUMENTS À L'APPUI**

Document 1 Réponse de la Ville aux commentaires du public

Document 2 Plan du domaine public du marché By, 2020

Document 3 Mémoire technique, Infrastructure de transport et de services publics, 2019

Document 4 Plan de conception de l'éclairage, 2020)

Document 5 Étude sur la vie publique, rapport final, 2019

Document 6 Résumé des consultations publiques, rapports 1 à 7

## **MESURES À PRENDRE**

Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique :

- (1) Créer un groupe de travail sur la relance économique du marché By;
- (2) Évaluer la gouvernance du domaine public du marché By et formuler des recommandations pour améliorer la création des espaces et la réglementation dans le district (objectif : T2 2021);
- (3) Obtenir du financement des autres ordres de gouvernement et en faire une priorité du budget d'immobilisations de la Ville en 2022 afin d'entreprendre l'étape de la conception détaillée de l'esplanade polyvalente de la rue York.
- (4) Entreprendre une étude sur le réseau des transports pour le carrefour Rideau-Sussex, suivie d'un concours de design national en partenariat avec la CCN, sous réserve que les conclusions de l'étude sur le réseau des transports soient approuvées par le Conseil municipal;
- (5) Lancer un appel d'intérêt pour le réaménagement du garage de stationnement municipal By (parc de stationnement 04) situé au 70, rue Clarence (objectif : T4 2021);

La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et les Services des routes et du stationnement exploreront les partenariats possibles, conformément à la section du présent rapport consacrée au remplacement du stationnement.

La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique avisera la société Marchés d'Ottawa Markets, la ZAC du marché By, la CCN et les autres ordres de gouvernement parties prenantes du processus du Plan du domaine public du marché By de la décision du Conseil.

## Document 1 – Réponse de la Ville aux commentaires du public

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
1.	Le marché By et le secteur ont besoin de plus de stationnement et non de moins.	<p>La question du remplacement du stationnement a été étudiée dans le cadre du plan et il s'est avéré que le secteur compte en tout 5 146 places de stationnement à moins de dix minutes de marche du 55, place du marché By (656 places de stationnement sur rue et 4 490, hors rue). Une fois le plan entièrement déployé (ce qui devrait prendre une quinzaine d'années), environ 5 pour cent de ces places auront été éliminées (soit 254 places).</p> <p>En général, l'offre actuelle de stationnement sur rue atteint sa pleine capacité en période de demande élevée en vertu de la structure tarifaire de 2017 (soit le stationnement gratuit en soirée et toute la journée du dimanche). Les garages de stationnement sont sous-utilisés en semaine et le samedi et il reste beaucoup de places libres le dimanche (ce sont des périodes de demande élevée pour le stationnement sur rue vu sa gratuité à ces moments-là).</p>
2.	Quel est l'avantage sur le plan de la rentabilité de démolir la structure du 70, rue Clarence pour aménager un nouvel édifice d'intérêt? Combien pourrait coûter un nouvel édifice?	<p>Une analyse des coûts et avantages va au-delà de la portée de la présente étude. Toutefois, toute décision relative à la démolition du bâtiment du 70, rue Clarence afin d'aménager sur l'emplacement un édifice d'intérêt nécessitera une analyse de cycle de vie et de rentabilisation de la structure existante.</p>

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
3.	<p>Débarrassez-vous de toutes les places de stationnement sur rue de la partie centrale du marché.</p>	<p>La conception du plan prévoit des voies d'arrêt polyvalentes en bordure de rue qui pourront être transformées selon les circonstances au fil du temps. En gros, six utilisations ont besoin d'espace en bordure de rue (et ces utilisations perdureront au fil des années) : le stationnement accessible avec embarquement et débarquement, la livraison et le chargement de produits, les zones d'embarquement et de débarquement de passagers d'autocars d'excursion, les places réservées aux véhicules des services d'urgence et les places réservées aux taxis. Ces utilisations sont toutes importantes pour la santé publique et le bon fonctionnement du marché By. Le stationnement sur rue est un volet important de la santé financière des districts de commerce de détail de la taille, de la densité et de la nature du marché By d'Ottawa. La popularité grandissante du magasinage en ligne en vertu duquel l'on recouvre sur place ses achats renforce la nécessité d'avoir un plan qui propose des conceptions polyvalentes permettant aux voitures de s'arrêter en bordure de rue pour récupérer les achats.</p>

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
4.	Il faut un plus grand nombre de rues piétonnières; le plan est trop axé sur l'automobile.	<p>Les bordures de rue dans le secteur central du marché sont encastrées afin de faciliter la fermeture saisonnière des rues au besoin, créant ainsi plus d'esplanades piétonnières. Il est recommandé de faire de la rue William, à partir de la station Rideau jusqu'à la rue Clarence, un couloir piétonnier permanent traversant le cœur du marché.</p> <p>Les véhicules et les bordures de rue n'ont pas été enlevés en permanence du marché By parce que : (1) les emprises naturellement larges des rues York et George peuvent accueillir sans compromis à la fois des véhicules et des piétons; (2) les aires d'embarquement et de débarquement en bordure de rue sont essentielles à la viabilité des commerces de détail dans le secteur et un peu moins à celle des restaurants et des terrasses; (3) les véhicules de livraison et le chargement/déchargement doivent être permis pour soutenir les commerces; (4) les véhicules créent un certain niveau d'animation hors saison et en période de grand froid l'hiver; (5) les véhicules accessibles ont besoin d'espace en bordure de rue pour permettre à tout le monde de fréquenter le marché By; et (6) comme les produits vendus par les producteurs agricoles sont parfois lourds et encombrants, les clients doivent pouvoir les récupérer en voiture.</p>

	<b>Commentaires du public</b> <i>(paraphrasés et regroupés par thèmes)</i>	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
5.	Il faut dès maintenant des normes de qualité d'entretien plus élevées.	La solution pour se doter de normes de qualité d'entretien plus élevées dans le marché By comporte plusieurs volets. Présentement, la Ville (1) examine ses normes de qualité de l'entretien des routes, sentiers et espaces publics spécialisés, un exercice qui pourrait déboucher sur des normes améliorées pour le marché By; (2) collabore avec ses partenaires de la société des Marchés d'Ottawa Markets et la ZAC du marché By à renforcer les normes d'entretien de ce district spécial; (3) établit des budgets précis pour le renouvellement des infrastructures et la tenue de projets pilotes qui satisfont les exigences en matière d'entretien dans le secteur; et (4) clarifie les rôles et responsabilités de chacun dans de ce district qui relève de plusieurs compétences. Les exigences en matière d'entretien du marché By sont très élevées et elles se resserreront encore à la mise en œuvre du Plan du domaine public.
6.	Il n'y a pas de fonds affectés à l'entretien dans ce plan.	L'analyse des normes de qualité de l'entretien des routes en hiver, qui comprend l'entretien des rues et des espaces spécialisés, nous aidera à déterminer les coûts d'entretien pour des endroits comme le marché By. Cette analyse et l'élaboration de norme d'entretien des rues et espaces spécialisés feront en sorte que les normes de la Ville correspondent aux priorités actuelles et mettent en valeur Ottawa en tant que destination touristique de choix. La Ville d'Ottawa et ses partenaires devront prévoir les fonds nécessaires dans leurs budgets de fonctionnement pour tenir compte des normes d'entretien plus élevées que requiert le plan.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
7.	Permettez les livraisons le matin pour appuyer les commerces du marché.	Le personnel est d'accord. Le plan recommande : (1) d'instaurer à des endroits stratégiques des zones de livraison aux plages horaires déterminées le matin qui se transforment en stationnement de courte durée par la suite et (2) d'ajouter des zones de chargement sur rue à des endroits stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la rue George qui dessert également des utilisateurs le long de la rue Rideau.
8.	Transformez les rues en sens unique pour laisser plus de places aux piétons et aux vélos.	<p>Il a été établi que les rues bidirectionnelles facilitent les déplacements, permettent de mieux lire les enseignes et sont plus avantageuses pour les commerces du secteur que les rues à sens unique, surtout si elles sont configurées de manière à ralentir la circulation et à accorder la priorité aux piétons. De nombreuses villes suppriment les rues à sens unique afin de corriger la trop grande importance accordée dans le passé à la circulation automobile et leurs effets négatifs perçus sur la vitalité commerciale.</p> <p>Les rues à sens unique ne redonnent pas nécessairement beaucoup d'espace parce qu'il faut prévoir une largeur de chaussée minimale pour les véhicules d'urgence (6 mètres).</p>
9.	Il faut augmenter le nombre de passages pour piétons.	Trois nouveaux passages pour piétons ont été prévus (respectivement sur la rue Clarence, sur la rue George et sur la Wellington/Rideau). La majorité des passages pour piétons dans le marché By ont également été élargis.
10.	La largeur minimale des voies piétonnes en ville doit excéder 1,8 m.	Dans le plan, elles excèdent la norme minimale de 2 m de largeur recommandée par la Ville pour le marché By. Presque toutes les voies piétonnes du plan mesurent au moins 2,5 m de largeur. Deux endroits le long de la rue Dalhousie font exception, la voie piétonne à ces endroits diminue à 2,09 m et à 2,21 m respectivement.

	<b>Commentaires du public</b> <i>(paraphrasés et regroupés par thèmes)</i>	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
11.	Il faudrait plus d'infrastructures cyclables et des trottoirs plus larges sur les rues Dalhousie et Parent.	<p>La rue Dalhousie est désignée « rue principale traditionnelle » (à l'instar des rues Elgin et Wellington Ouest) et le Plan sur le cyclisme de la Ville ne prévoit pas y aménager d'installations cyclables. La largeur de l'emprise de la rue Dalhousie limite l'espace pour les trottoirs à comparer à d'autres rues dans le secteur. On doit pouvoir y aménager des voies réservées aux autobus, des arrêts pour les transports en commun et des places de stationnement sur rue très convoitées. Par contre la largeur des trottoirs excède les normes d'accessibilité minimales municipales dans la plupart des endroits.</p> <p>La rue Parent n'est pas désignée dans le Plan sur le cyclisme de la Ville pour y aménager d'installations cyclables. Des mesures de modération de la circulation sont proposées pour améliorer la sécurité des cyclistes. Les trottoirs sur la rue Parent ont été considérablement élargis en vertu du plan. (La largeur des trottoirs atteindra 4,2 m et 6,2 m des deux côtés; on plantera dans cet espace des arbres de rue, on y installera du mobilier et on y aménagera possiblement des aires pour terrasses. Les normes d'accessibilité seront également respectées).</p>



	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
12.	Il ne faut pas interdire les voitures dans la rue Clarence, car permettre aux terrasses d'empiéter sur la chaussée créera l'ambiance d'un mégabar, exacerbant les effets négatifs actuels sur le quartier.	Comme il est mentionné dans le rapport, la rue Clarence, à partir de la rue William jusqu'à la rue Dalhousie, a été fermée à la circulation au titre de projet pilote dans le cadre des initiatives de relance économique de la Ville d'Ottawa. La fermeture de la rue a été surveillée de près par le personnel de la Ville. La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, les Services de protection et d'urgence et Santé publique Ottawa ont révisé et analysé les données une fois le projet pilote terminé. Les premiers constats donnent à penser que les commerces de la rue Clarence ont tiré profit des terrasses agrandies dans le contexte des restrictions imposées par le gouvernement. Par contre, les prochaines initiatives de ce type durant la pandémie devraient assurer une plus grande protection et promotion de la santé dans ce secteur. Il n'est pas recommandé dans le plan de fermer en permanence la rue Clarence.
13.	Déployez ce plan le plus tôt possible et imposez les résidents pour le mettre en œuvre.	Étant donné la grande superficie du secteur à l'étude, le plan sera sans doute déployé sur plusieurs décennies. Afin de gérer l'abordabilité du plan et sa mise en œuvre et pour assurer des actions continues une fois le plan adopté, des projets prioritaires aux retombées considérables, à grande et à petite échelle et utilisant différents moyens d'exécution ont été déterminés.
14.	Il faut du stationnement pour vélos sécuritaire; le vol de bicyclettes est un problème sérieux.	Le plan prévoit l'ajout de stationnement pour vélos, incluant une recommandation de placer un stationnement pour vélos à l'intérieur du nouvel édifice d'intérêt.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
15.	Inquiétudes exprimées au sujet du marché des producteurs fermiers de la place du marché By - il ne peut être desservi par une rue à deux sens.	La place du marché By est conçue pour être polyvalente, notamment sa surface sera lisse/unie de manière à pouvoir la transformer en fonction des activités désirées, c'est-à-dire pouvoir y aménager des étals en plein air. Pendant une telle activité, il n'y aurait pas de circulation de transit sur la place du marché. Les véhicules qui desservent les étals en plein air ou le bâtiment actuel du marché seraient autorisés dans l'espace; par ex. les camions de livraison à des heures déterminées. La fermeture saisonnière de la rue et la fin de la période de vente en plein air s'ajusteront aux besoins de la société des Marchés d'Ottawa Market (ou autres partenaires) et seront flexibles. Il appert que la demande pour la vente en plein air en hiver est minime. Si tel est le cas, il est recommandé de donner accès à la rue aux véhicules et d'aménager des voies d'arrêt en bordure de rue. Ce qui n'empêcherait pas d'avoir des étals de vente en plein air en hiver s'il y a une demande.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
16.	<p>La programmation d'activités, les évènements et les festivals prennent trop de place dans le plan; il faudrait faire plus pour soutenir le marché des producteurs fermiers.</p>	<p>L'amélioration de l'expérience des visiteurs toute l'année est l'un des principes fondamentaux du plan, qui a recueilli l'appui des gens tout au long du processus d'engagement et de consultation du public; les gens voulaient plus de choses « à voir et à faire » dans le marché By. La création d'esplanades polyvalentes, qui peuvent s'adapter facilement aux besoins d'une programmation d'activités, est un des éléments qui permet de respecter ce principe et qui ajoutera de la vitalité et de l'attrait au district. Les programmes d'activités et les évènements envisagés seront à la fois d'envergure et plus restreints, bien gérés et limités dans le temps; ils s'inscriront dans le cours normal de la vie urbaine, seront axés sur la communauté et sur l'histoire alimentaire et ils mettront en relief le riche patrimoine et l'identité du marché By. Les espaces publics du marché By seront accueillants et des lieux à visiter en soi pour y déambuler, s'y détendre ou y flâner, même si aucune activité ni aucun évènement n'y a cours.</p> <p>Il relève de la responsabilité de la société Marchés d'Ottawa Markets de concevoir, mettre en œuvre et gérer une stratégie privilégiée en matière de vente au détail au 55, place du marché By (l'édifice patrimonial du marché). C'est cette stratégie qui déterminera l'éventail possible de commerces de détail (y compris le marché de producteurs fermiers et les étals extérieurs) et les changements de zonage municipal requis pour le permettre. Le Plan du domaine public n'a pas le pouvoir de dicter les utilisations et la polyvalence des terrains du 55, place du marché By.</p>

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
17.	L'éclairage sur pylônes ne convient pas au lieu.	L'éclairage sur pylônes est proposé pour les rues George et York, des lieux de rassemblement public et d'attrait pour les visiteurs. Les pylônes sont des indicateurs visuels pour s'orienter et identifier les lieux, même le jour lorsque les lumières sont éteintes. La direction et l'intensité des luminaires des pylônes peuvent être contrôlées de manière, par exemple, à mettre en relief les caractéristiques et les bâtiments patrimoniaux, mais à éviter au maximum les débordements de lumière.
18.	Demande de conserver les lampadaires à globes patrimoniaux.	Les lampadaires à globes du marché By ont atteint leur fin de vie utile et doivent être remplacés. Le fabricant original n'existe plus et une vérification réalisée en 2017 a indiqué qu'il ne restait que très peu de lampadaires à globes originaux dans le district. Beaucoup sont des reproductions. Le plan recommande un nouvel éclairage distinctif qui intègre des éléments de bois afin de souligner la présence d'une industrie forestière florissante dans Bytown dans les années 1820, une industrie qui a fait rayonner Ottawa. Le personnel de la Direction de la planification du patrimoine prévoit examiner et actualiser le Plan du district de conservation du patrimoine du marché By durant ce mandat du Conseil. Durant cet examen, la question des lampadaires à globes sera analysée de plus près pour voir s'il est possible de les préserver et de les recycler. Le nouvel éclairage proposé l'a été parce qu'il est moderne et efficace et parce qu'il s'inscrit dans le plan d'illumination de la capitale de la CCN et respecte les politiques en matière de « ciel nocturne » en projetant la pollution lumineuse vers le bas.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
19.	Il faut de meilleures lignes directrices patrimoniales pour l'édifice d'intérêt. Le plan requiert une stratégie patrimoniale précise et des lignes directrices.	Le personnel de la Direction de la planification du patrimoine prévoit examiner et actualiser le Plan du district de conservation du patrimoine du marché By durant ce mandat du Conseil. Le plan fournit maintes possibilités d'interprétation culturelle et patrimoniale et reconnaît l'importance et la valeur patrimoniales considérables du marché By.
20.	Demande d'un règlement municipal spécial pour les terrasses du marché By.	Le plan propose d'examiner de plus près la possibilité d'un règlement municipal spécial pour les terrasses du marché By ou de lignes directrices spéciales en raison de sa concentration élevée de terrasses sur les trottoirs et en reconnaissance du fait que les terrasses sont un volet important de l'ambiance et de la prospérité économique du secteur.
21.	Trop de surfaces en pavés proposées - elles ne sont pas accessibles.	Les matériaux dont sont faits les pavés prévus en fonction du plan, leur emplacement, leur installation et leur entretien sont conçus pour créer un bel environnement sécuritaire et accessible dans le marché By. Le plan prévoit également de la flexibilité dans le design afin que les pavés qui seront installés dans le marché By respectent les dispositions de la politique municipale entourant le traitement des surfaces décoratives et les exigences de la Ville en matière d'accessibilité.

	<b>Commentaires du public</b> <i>(paraphrasés et regroupés par thèmes)</i>	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
22.	Inquiétudes exprimées relativement aux bordures encastrées qui ne seraient pas sécuritaires pour les piétons.	On recommande des bordures encastrées dans le secteur central du marché pour en faire un espace plat et mieux adapté à la tenue d'évènements. Cinq solutions conceptuelles sont recommandées afin que les bordures encastrées au centre du marché soient sécuritaires : (1) concevoir une voie de déplacement piétonne dégagée dont la surface est « ferme, stable, lisse, antidérapante et antireflet »; (2) prévoir des surfaces texturées, des bornes de protection ou des jardinières afin de délimiter les aires réservées aux piétons des autres zones; (3) installer des bandes d'avertissement tactiles là où les parcours piétons traversent des zones dangereuses, comme des voies cyclables ou des voies pour les véhicules; (4) aménager des passages pour piétons aux couleurs contrastées; et (5) avoir des surfaces aux couleurs contrastées sur l'interface entre les voies piétonnes et les autres utilisations, comme le stationnement.
23.	Il doit y avoir des places de stationnement accessible dans le secteur central du marché et non seulement « dans ses parages ».	Le plan recommande d'aménager des places de stationnement accessible dans la partie centrale du marché. Même si la programmation d'activités en bordure de rue, leur rôle et leur fonction s'adapteront à la demande du district au fil du temps, le besoin de places de stationnement accessible demeurera constant et le plan en tient compte. Pour le moment, la Ville ne désigne pas de places de stationnement accessible sur rue; toutefois d'autres moyens (p. ex. une voiture dans laquelle est affiché un permis de stationnement accessible peut être garée jusqu'à quatre heures dans une place de « stationnement interdit ») devraient être utilisés pour fournir aux personnes ayant des incapacités des places de stationnement fiables dans le secteur central du marché.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
24.	Les espaces partagés ne sont pas sécuritaires pour les personnes qui ont des incapacités.	Des stationnements pour vélos (supports pour vélos) peuvent être placés à proximité de toutes les entrées des îlots d'espaces partagés le long de la rue William. Cette mesure incitera les cyclistes dont la destination se trouve sur la rue William à descendre de leur bicyclette et à la stationner. La signalisation est une façon de sensibiliser les gens aux espaces partagés et à l'obligation des cyclistes de ralentir et de céder le passage aux piétons. Des parcours accessibles seront aménagés aux côtés des espaces partagés pour permettre aux gens d'opter pour un couloir prévisible.
25.	Tenir compte des véhicules électriques dans le plan (p. ex. où sont les bornes de chargement).	Le plan appuie la stratégie municipale d'Évolution énergétique et recommande de fournir des bornes de chargement pour les véhicules électriques dans les installations de stationnement public actuelles et futures dans le marché By et autour du marché.
26.	L'engagement des communautés autochtones est nécessaire pour les prochaines étapes.	Le Plan du domaine public recommande une collaboration soutenue avec les Autochtones dans les phases ultérieures de la conception détaillée et de la construction.
27.	Il faut chauffer les espaces pour piétons et les éléments du mobilier en hiver.	Dans d'autres villes au climat froid, le coût de l'infrastructure requise pour chauffer les trottoirs, le mobilier et des espaces publics entiers s'est avéré prohibitif et l'entretien de cette infrastructure, difficile. Le plan planche sur le concept de « ville hivernale » et met en valeur les avantages de notre microclimat dans toutes les saisons en fournissant un ensemble d'aménagements qui font du marché By un lieu agréable pour les gens en plein air tant l'hiver que le reste de l'année.

	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
28.	Demande de commodités/aménagements, comme des toilettes publiques, le WIFI gratuit, des fontaines à boire, plus d'art public.	Bon nombre des commodités demandées sont importantes, mais elles sont à un niveau de détail hors de la portée de la conception fonctionnelle du Plan du domaine public. Dans le cadre du plan, un examen et une évaluation des choix conceptuels potentiels pour la reconstruction des rues du marché By ont été réalisés et un ensemble de conceptions définitives sont recommandées. Les emplacements potentiels de certaines commodités (p. ex. toilettes publiques, WIFI gratuit, stationnement pour vélos sécuritaire, art public, l'enseigne OTTAWA) sont déterminés, mais ils seront confirmés dans la phase ultérieure de la conception détaillée, une fois le budget alloué. Le plan mentionne beaucoup de ces commodités dans la section consacrée à l'échelonnement et la mise en œuvre des projets afin qu'on en tienne compte.



	<b>Commentaires du public</b> ( <i>paraphrasés et regroupés par thèmes</i> )	<b>Réponse du personnel de la Ville</b>
29.	Demande d'utilisations précises des terrains, comme un plus grand nombre de fournisseurs locaux, plus de fournisseurs de produits agricoles, plus d'aliments et de produits artisanaux, plus de marchands et de vendeurs propriétaires de leur commerce, et un édifice de marché public intérieur.	<p>Les utilisations des terrains sur des propriétés privées et à l'intérieur d'édifices sont au-delà de la portée du Plan du domaine public, lequel est axé sur l'amélioration des espaces publics extérieurs. La polyvalence des futurs espaces publics du marché By leur permettra de mieux répondre à l'évolution des besoins au fil du temps en ce qui concerne les utilisations de terrains, les propriétés privées et les réaménagements.</p> <p>Le secteur à l'étude compte deux édifices appartenant à la Ville : celui du 55, place du marché By et celui du 70, rue Clarence. À présent, Marchés d'Ottawa Markets est la société de services municipaux responsable de la création et de la gestion de la stratégie qui sera utilisée pour orienter les activités de vente au détail, la diversité d'utilisations des terrains et les changements de zonage municipal dans les édifices du marché By lui appartenant. Les données tirées des consultations tenues pour la préparation du Plan du domaine public du marché portant sur la diversité souhaitée des commerces de détail ont été transmises à la société Marchés d'Ottawa Markets.</p>
30.	Les espèces d'arbres devraient être les mêmes des deux côtés de la rue et tout le long d'un îlot donné.	Les pratiques exemplaires internationales prônent le mélange des espèces d'arbres afin de combattre la propagation accrue d'insectes nuisibles et de maladies dont souffrent les arbres en milieu urbain. Le Plan du domaine public recommande que des arbres aux formes et à croissance similaires soient regroupés par thème afin de créer l'unité visuelle des îlots.