

1.0 – Aire centrale

Plan Officiel : Ville d'Ottawa

1.1 Introduction

1.1.1 Plan stratégique secondaire de l'Aire centrale

Le présent chapitre renferme un Plan stratégique secondaire portant sur l'Aire centrale qui fournit des directives stratégiques plus détaillées pour un certain nombre de secteurs géographiques dans l'Aire centrale, désignés comme des secteurs à aspect unique et des rues à thème. Ces secteurs sont désignés ainsi à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale. Le Plan stratégique secondaire de l'Aire centrale est contenu dans le présent volume. Il faut consulter à la fois le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le Plan stratégique secondaire dans le volume 2 pour obtenir des directives complètes au sujet de sites particuliers se trouvant dans l'Aire centrale.

1.2 Interprétation

1.2.1 Vision / Image conceptuelle

Le Plan stratégique secondaire renferme, outre des objectifs et politiques, une vision et une image conceptuelle pour chaque secteur à aspect unique et rue à thème. La vision décrit l'aménagement futur souhaité pour le secteur et reflète l'intention générale des objectifs et des politiques. Chaque image conceptuelle est une « carte mentale » qui est fournie dans le seul but de faciliter la compréhension de la vision respective. Ni les visions ni les images conceptuelles ne devraient être interprétées comme des exposés de principes ou plans d'utilisation du sol.

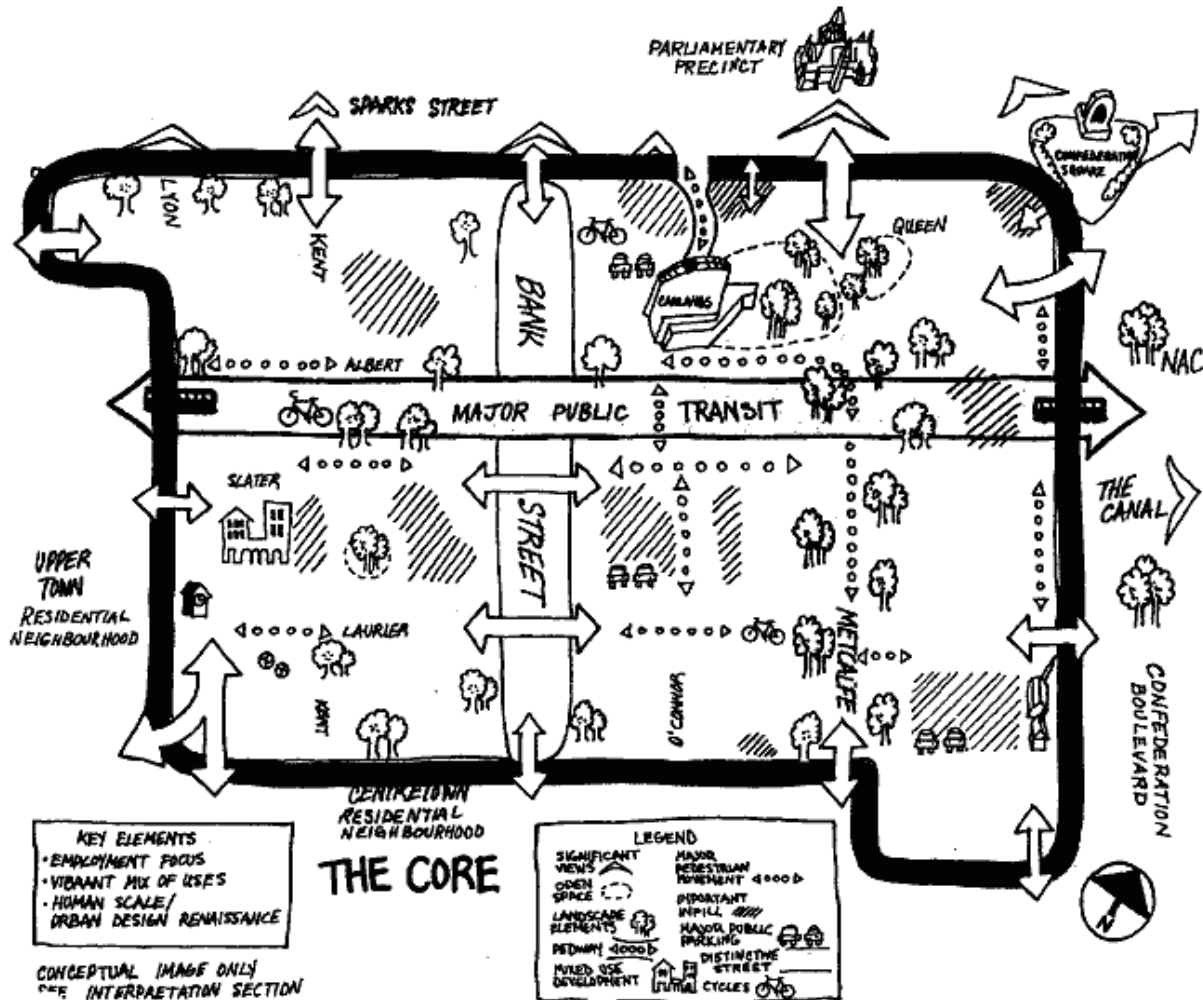
1.2.2 Limites

Les limites entre les secteurs à aspect unique et les rues à thème, telles qu'elles apparaissent à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale seront considérés généralement comme des directives, sauf lorsqu'elles risquent de coïncider avec des routes, des voies d'eau ou d'autres éléments définis. Lorsque les limites d'un secteur à aspect unique et d'une rue à thème coïncident, on reconnaîtra qu'il y a interface et il se peut qu'il soit nécessaire de consulter les politiques se rapportant aux secteurs adjacents.

1.2.3 Principaux éléments stratégiques du Plan primaire

Les principaux éléments stratégiques contenus dans le Plan primaire ont trait aux enjeux et s'appliquent de façon universelle dans toute l'Aire centrale. Ils correspondent à des politiques de planification qui transcendent toutes les limites internes que l'on trouve dans l'Aire centrale et correspondent à de grandes questions fonctionnelles ayant trait à l'utilisation du sol, y compris la Vision et l'Approche stratégique concernant l'Aire centrale, la gestion de la croissance, l'utilisation générale du sol, la conception urbaine, la circulation des piétons, les espaces ouverts, les ressources de loisir, les transports et l'infrastructure. Il faut consulter à la fois le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le Plan stratégique secondaire contenus dans le volume 2 pour obtenir des directives complètes au sujet de secteurs spécifiques faisant partie de l'Aire centrale.

1.3 Le Centre ville (noyau)



Voir les pages 104 à 109 pour obtenir une liste des termes traduits en français.

1.3.1 Vision

Pôle d'attraction d'emplois

Le rôle du noyau du centre-ville en tant que pôle d'attraction d'emplois et d'activités économiques au sein de la région sera solide et assuré à l'avenir, partiellement par l'aménagement de nouvelles constructions à des emplacements occupés actuellement par des surfaces de stationnement et par la remise à neuf ou la rénovation de bâtiments plus anciens. Les sièges sociaux de grandes coopérations, d'organisations financières et de missions diplomatiques continueront d'être établis au centre-ville, tandis que certaines activités administratives du gouvernement fédéral déménageront graduellement vers des centres à utilisations polyvalentes se trouvant toujours dans la Ville d'Ottawa mais en dehors de l'Aire centrale.

Utilisations polyvalentes

L'augmentation de la diversité des utilisations créera un environnement vivant et dynamique, tandis que les améliorations architecturales apportées dans le noyau du centre-ville contribueront considérablement à la vitalité économique et à l'attraction continue de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants. L'ajout de logements dans des quartiers polyvalents aidera tout particulièrement à encourager une

variété croissante d'utilisations centrées sur les piétons au niveau de la rue, y compris des activités de loisir et culturelles. Cette diversification attirera des résidents et visiteurs en dehors des heures de bureau normales, tout en créant des rues sûres, à mesure que de plus en plus de personnes sont attirées par cette importante destination.

Renaissance du paysage urbain

L'image et l'identité du centre-ville seront grandement améliorées par une renaissance du paysage urbain. La hauteur des nouveaux édifices assurera l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux tels que perçus du boulevard de la Confédération, correspondra à une sensibilité conceptuelle accrue, assurera des dimensions à échelle humaine et créera un environnement intéressant pour les piétons. Les édifices à valeur patrimoniale seront protégés et améliorés et toute nouvelle construction tiendra compte de leurs caractéristiques. Les perspectives significatives à partir des voies de passage publiques au centre-ville seront protégées, particulièrement celles de la Colline Parlementaire et du Canal. La silhouette du centre-ville sera également visible à partir de points précis le long des importantes voies d'accès en dehors de l'Aire centrale.

Environnement amélioré pour les piétons

Les piétons pourront se promener dans un ensemble de rues qui seront sûres, agréables, enrichies et améliorées. Les commerces et d'autres utilisations dynamiques seront accessibles directement depuis la rue et seront situés le long de grands corridors piétonniers. Les piétons utilisant la rue Metcalfe, par exemple, seront protégés de façon continue des intempéries et auront accès à une variété d'espaces ouverts et attrayants, y compris au parc urbain stimulant et mouvementé à la World Exchange Plaza. Ces corridors seront reliés également aux services de transport en commun et aux secteurs avoisinants, comme la rue Sparks, la Colline Parlementaire, le Canal, la rue Rideau, la Haute-Ville et le quartier Centre-ville. L'ajout d'un nombre abondant d'arbres dans des corridors/secteurs réservés à cette fin, dans des parcs de poche verts, dans des aires piétonnières exposées au soleil, autour de sculptures et d'éléments aquatiques embellira et animera ces corridors, adoucira l'environnement du centre-ville et correspondra à l'objectif consistant à restaurer la forêt urbaine.

Réduction des émissions de carbone

Une augmentation considérable de l'utilisation de moyens de locomotion autres que l'automobile vers et en provenance de l'Aire centrale, et plus particulièrement du transport en commun, de la bicyclette et de la marche réduira le nombre des voitures se rendant au centre-ville et les émissions de carbone à cet endroit. Le secteur bénéficiera d'un environnement piétonnier amélioré au niveau des rues et d'améliorations du Transitway qui se traduiront par une amélioration de la qualité de l'air et une réduction du bruit. Les améliorations apportées au Transitway permettront également d'élargir les trottoirs et de planter de nombreux arbres d'avenue le long des corridors du système de transport en commun.

Surveillance

On surveillera également le nombre des emplois dans le district commercial central et les caractéristiques de la circulation et du transport à la lumière des limites liées à la capacité de transport dans l'Aire centrale.

Vitalité

À l'avenir, le centre-ville continuera de représenter un centre palpitant d'activités économiques et comme une importante destination où les gens aiment à se rencontrer et offrant des activités le jour et le soir, toute l'année durant. Sa vitalité sera due non seulement aux nombreux emplois qu'on y trouve, mais tout autant aux utilisations et activités très variées qu'il offre et à son environnement urbain considérablement amélioré.

1.3.2 Objectifs

Important centre d'emploi et économique

- a) Renforcer, favoriser et assurer le rôle du centre-ville, tel que désigné à l'annexe B, Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, principalement en tant qu'important centre d'emploi et d'activité économique dans la région et comme partie intégrante du district commercial central..

Diversité/ vitalité accrues

- b) Augmenter la diversité et la vitalité du centre-ville et créer un environnement vivant et dynamique appuyant une grande variété d'activités : emplois, modes de vie, magasinage et loisirs.

1.3.3 Politiques

Utilisations polyvalentes

- a) Le Conseil municipal veillera à ce que les utilisations commerciales qui créent des emplois soient prédominantes au centre-ville, tout en favorisant une combinaison d'utilisations qui créent et aident à créer un centre-ville plein de vitalité et de dynamisme. Par conséquent, le Conseil municipal :
 - i. **Utilisations professionnelles** - autorisera les utilisations commerciales, et notamment celles qui se présentent essentiellement sous la forme d'activités administratives, professionnelles ou de bureau, telles celles accomplies dans des sièges sociaux d'importantes corporations, d'associations, d'institutions financières et bancaires, de missions diplomatiques et de bureaux de professionnels et d'autres utilisations similaires;
 - ii. **Utilisations résidentielles et complémentaires** - favorisera et permettra des utilisations résidentielles dans le contexte d'un aménagement polyvalent ou comme utilisations principales et d'autres utilisations complémentaires appropriées qui génèrent des activités le soir et toute l'année durant, comme des attractions et loisirs et des utilisations culturelles;
 - iii. **Utilisations au niveau de la rue** - exigera des utilisations axées sur les piétons au niveau de la rue le long des corridors piétonniers, y compris le long des rues Albert, Slater et Metcalfe et le long d'autres rues, l'aménagement de commerces de vente au détail au niveau des rues ou des utilisations similaires appropriées qui contribuent à attirer des piétons, par exemple, des espaces d'agrément destinés aux piétons, à l'intérieur ou à l'extérieur.

Utilisations destinées aux piétons

- b) Le Conseil municipal veillera au respect des critères suivants au moment de l'application de l'article a)iii) susmentionné décrivant les utilisations axées sur les piétons :
 - i. les principaux points d'accès à ces utilisations seront situés le long du périmètre d'un édifice et seront accessibles directement aux piétons qui empruntent les voies de passage publiques;
 - ii. de telles utilisations seront prévues de façon continue le long de la rue et seront conçues de sorte à privilégier les façades étroites, et leur visibilité pour les piétons sera maximisée;

- iii. dans certaines circonstances, quoique limitées, des utilisations destinées aux piétons accessibles uniquement de l'intérieur seront autorisées à condition qu'il y ait prédominance d'utilisations au niveau de la rue accessibles directement à partir de celle-ci.

Profil des édifices

- c) Le Conseil municipal autorisera essentiellement l'aménagement d'édifices de taille élevée à moyenne dans le centre-ville, en particulier dans les secteurs nord et ouest. Les édifices de taille moyenne favorisant la transition entre les édifices de haute taille de la partie nord et les utilisations résidentielles de plus faible taille du centre-ville devraient être concentrés le long de la limite sud de l'aire. Le Conseil municipal veillera aussi à ce que les nouveaux édifices :
 - i. respectent l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux tels que perçus des points de vue et ensembles de points de vue clés précisés dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, à l'annexe 6 A, Perspectives et séries de perspectives de l'Aire centrale. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal veillera à ce que les bâtiments construits dans les secteurs où la hauteur est contrôlée, tels que définis à l'annexe 6 A :
 - ne s'élèvent pas au-dessus de la crête de la toiture de l'Édifice du Centre telle que perçue des points de vue et ensembles de points de vue clés précisés à l'annexe 6 A et ainsi n'obstruent pas la silhouette des édifices du Parlement,
 - ne dominent pas visuellement les édifices du Parlement et d'autres symboles nationaux;
 - lorsque situées dans un quartier où il y a une ou plusieurs hauteurs angulaires, tel que précisé à l'annexe 6 B, ne dépassent pas la limite de hauteur angulaire définie;
 - ii. **Transition** - contribuent à une transition appropriée au secteur du Canal, secteur adjacent à aspect unique, et évitent de dominer le boulevard de la Confédération, par le placement en retrait des étages supérieurs des édifices à hauteur moyenne à élevée le long de la rue Elgin. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Ressources patrimoniales

- d) Le Conseil municipal protégera, enrichira et conservera les ressources patrimoniales du centre-ville tout en veillant à ce que tout aménagement complète et respecte l'aspect d'édifices à caractère patrimonial situés à proximité.

Critères conceptuels

- e) Au moment de l'examen de plans d'aménagement au centre-ville, le Conseil municipal veillera à ce que la conception soit de haute qualité et digne de la capitale d'un pays et veillera à la création d'un environnement agréable pour les piétons afin de contribuer au rôle du centre-ville comme un endroit pour les gens. Ainsi, le Conseil municipal respectera les articles c) et d) susmentionnées, et respectera les politiques de conception urbaine, tout en tenant spécialement compte des critères de conception suivants :
 - i. **Forme des toits** - conception qui crée des toits intéressants ou d'autres caractéristiques conceptuelles appropriées dans les limites de hauteur. Il s'agira de sculpter ou de façonner l'édifice aux étages supérieurs, d'ajouter à l'aspect visuel intéressant de l'édifice et de contribuer positivement à l'aspect du secteur. Le Conseil municipal assurera la protection de l'intégrité visuelle et de la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux au moment de l'examen des propositions, et s'assurera que l'aspect des toits n'est pas contraire à cet objectif.

- ii. **Échelle humaine** - conception contribuant à créer des bâtiments à échelle humaine, en particulier au niveau du sol. ;
- iii. **Lumière du soleil** - conception réduisant au minimum l'ombre dans les espaces ouverts publics et lorsque c'est possible permettant au soleil d'éclairer les corridors piétonniers;
- iv. **Protection contre les intempéries** - conception qui assure la protection continue des piétonniers contre les intempéries tout en maximisant la visibilité des façades des magasins;
- v. **Vent** - conception appropriée des édifices, notamment par l'utilisation d'un socle, qui évite des effets indésirables du vent et soumet les propositions d'aménagement à des essais visant à déterminer l'effet du vent sur les corridors piétonniers;
- vi. **Absence d'obstacles** - conception tenant compte des besoins des personnes handicapées et des autres groupes aux besoins particuliers;
- vii. **Art** - conception incluant, lorsque c'est approprié, de l'art aux endroits publics et privés, tels des éléments aquatiques, des sculptures ou d'autres éléments appropriés;
- viii. **Stationnement** - conception des installations de stationnement assurant la sécurité des utilisateurs et l'aménagement d'installations visuellement intéressantes, y compris des stationnements pour bicyclettes.
- ix. **configuration du rez-de-chaussée** - des édifices insistant tout particulièrement sur le lien entre l'édifice et la rue au niveau du sol;
- x. aménagement d'entrées bien définies et dotées d'une large voie de circulation piétonnière;
- xi. insistance sur l'aménagement d'édifices avec façade sur rue au nord et au sud ainsi qu'à l'est et à l'ouest;
- xii. restriction de l'aménagement d'entrées de service et de stationnement souterrain en façade. Si possible, permettre l'accès à ces entrées par l'enveloppe du bâtiment plutôt que par la voie publique;
- xiii. aménagement d'un recul plus profond pour les grands édifices occupant une grande partie d'un îlot urbain, afin de faire place à des trottoirs plus larges, au mobilier urbain et aux aménagements paysagers. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Perspectives

- f) Le Conseil municipal protégera et améliorera les perspectives significatives vues à partir des voies de passage publiques au centre-ville, comme il est indiqué à l'annexe 6 A - Perspectives et séries de perspectives clés dans l'Aire centrale. Le Conseil municipal protégera et améliorera également certaines perspectives de la silhouette du centre-ville à partir de voies d'accès à l'Aire centrale et en dehors de celle-ci.

Mouvement des piétons

- g) Le Conseil municipal encouragera la création de rues animées et d'un environnement agréable et confortable pour les piétons au centre-ville afin de favoriser sa vitalité et son attrait comme un endroit pour les gens. Pour respecter cette politique, le Conseil municipal :
 - i. **Priorité au niveau des rues** - accordera la priorité au mouvement des piétons au niveau des rues, et particulièrement le long de corridors piétonniers qui fournissent un accès direct à des utilisations axées sur les piétons et des liens piétonniers entre les îlots, surtout entre les rues Sparks et Queens; [Modification no 24, 25 mai 2005];

- ii. **Passages piétonniers limités** - découragera généralement l'aménagement de passages piétonniers au-dessus ou en dessous du niveau des rues en les limitant à des endroits stratégiques tout en assurant que le mouvement des piétons se fasse en majorité au niveau des rues et assurera le respect des critères conceptuels ayant trait aux passages piétonniers et à l'aménagement;
 - iii. **Environnement agréable pour les piétons** - assurera l'aménagement de trottoirs non obstrués sur une largeur minimale et de mesures continues de protection des piétons contre les intempéries;
 - iv. **Corridors piétonniers améliorés** - encouragera et facilitera l'amélioration des corridors piétonniers au moyen d'éléments d'aménagement paysager des rues qui enrichissent le caractère du centre-ville;
 - v. **Liens pour les piétons** - veillera à l'aménagement de liens identifiables pour les piétons au niveau des rues avec la partie de l'Aire centrale à l'est du Canal et avec les secteurs à aspect unique et les rues à thème à proximité, y compris avec la rue Sparks, le Canal, la rue Bank et la Haute-Ville, ainsi qu'avec le quartier Centre-ville, au sud du noyau.
- h) Le Conseil municipal, de concert avec d'autres organismes gouvernementaux, favorisera et facilitera la mise en valeur des rues Elgin, Metcalfe et Kent en tant que rues distinctes et promenades piétonnières liant le quartier Centre-ville avec le noyau, la rue Sparks et la Colline Parlementaire et en tant que voies d'accès à l'Aire centrale et plus particulièrement : [Modification no 24, 25 mai 2005];
- i. en incluant des éléments d'aménagement paysager, y compris des zones de verdure et des matériaux inertes appropriés, et plus particulièrement des lampadaires convenables et des arbres d'avenue plantés le long des voies de passage publiques;
 - ii. en protégeant et en améliorant les perspectives significatives comme celles de l'édifice du Centre et de la Bibliothèque vers le nord ainsi que du Musée des sciences naturelles vers le sud.

Espaces ouverts

- i) Le Conseil municipal encouragera et assurera l'aménagement d'une variété d'espaces ouverts et de zones d'agrément pour les piétons, en particulier aux coins des rues au centre-ville, tels des parcs de poche verts, des plazas, des terrasses sur les toits ou des jardins d'hiver intérieurs. Le Conseil municipal veillera en outre à ce que ces espaces soient conçus de sorte à tenir compte des besoins aux alentours. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal : [Modification no 24, 25 mai 2005];
 - i. **Terrains à réserver aux espaces ouverts** - maximisera la superficie de terrains d'espace ouvert allouée conformément aux exigences de la Loi sur l'aménagement du territoire concernant l'attribution d'espace à cette fin, tel que décrit dans le chapitre sur les ressources de loisir du présent Plan;
 - ii. **Entre la démolition et la construction** - demandera que des terrains vacants fassent l'objet d'un aménagement paysager et soient maintenus en tant qu'espaces ouverts accessibles pendant la période entre les travaux de démolition et les travaux de construction;

- iii. **Stationnement de surface temporaire** - exigera que lorsque de l'espace de stationnement de surface est temporairement autorisé, qu'une superficie appropriée d'espaces ouverts accessibles soit fournie. L'aspect visuel de ces installations devra également être amélioré et celles-ci devront être cachées au moyen de végétation considérable. L'extension de l'approbation des aires de stationnement de surface temporairement autorisées sera assujettie à des améliorations de l'aménagement paysager et à la remise de tout espace empiété sur la voie publique; [Modification no 24, 25 mai 2005]
- iv. liera les futurs espaces ouverts au projet d'aménagement de l'axe de la rue Bank, élaboré par la Commission de la capitale nationale. [Modification no 24, 25 mai 2005]
- j. **Améliorations apportées au Transitway** - Le Conseil municipal appuiera l'amélioration du Transitway dans le noyau du centre-ville y compris les transports en commun rapides le long d'une des rues est-ouest, afin d'améliorer les services de transport en commun, d'augmenter le nombre des passagers et de réduire le nombre des déplacements en voiture et afin d'augmenter la capacité du système de transport l'aménagement d'un réseau express nécessitera le réaménagement complet du paysage des rues. . Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique, le Conseil municipal veillera tout particulièrement à ce que soit établie, de concert avec d'autres organismes gouvernementaux, une stratégie des transports pour l'Aire centrale. [Modification no 24, 25 mai 2005]

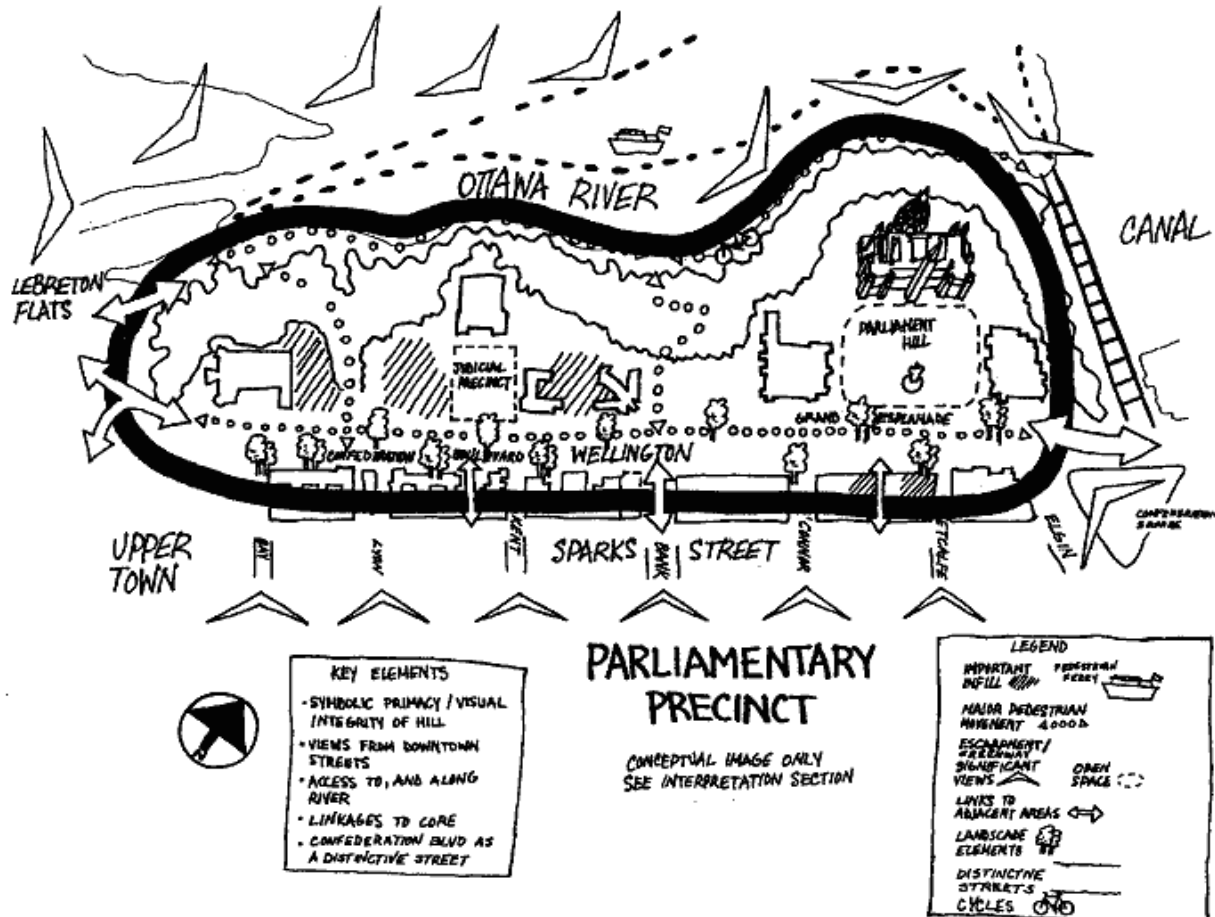
Stratégies ciblées

- k) Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 9) :
 - i. **Programme d'espace urbain ouvert** - dans le cadre du programme des espaces ouverts publics du centre-ville (en plus des politiques du point 1.3.3i), collaborer étroitement avec les promoteurs afin d'encourager l'inclusion d'espaces ouverts urbains dans les nouveaux projets d'aménagement. Lieux prioritaires : rue Kent coin Slater, avenue Laurier coin Bank; rue Queen coin Kent et rue O'Connor coin Gloucester;
 - ii. **Embellissement de l'avenue Laurier** - considérer l'avenue Laurier comme première candidate pour démontrer les améliorations apportées au paysage de rue sur tout son long sous l'impulsion de la Ville;
 - iii. **Embellissement des rues Albert et Slater** - conformément aux recommandations de l'Étude sur l'expansion du transport en commun rapide, affecter des ressources financières à l'amélioration des aires d'attente, des installations de transport collectif, de l'affichage, de la signalisation routière et du confort des piétons et à une meilleure intégration des utilisations existantes le long des rues Albert et Slater. Une partie de ces ressources devrait provenir du Programme d'amélioration du Transitway;
 - iv. **District de liaison** - aménager un district de liaison axé sur l'esthétique urbaine pour la zone bordée par les rues Queen, Bay, Wellington et Elgin au moyen des éléments suivants :
 - Culture urbaine du Canada : rues Bay / Lyon / Kent / Bank / O'Connor / Metcalfe / Elgin
 - en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, établir un programme d'aménagement des rues axées nord-sud entre Wellington et Queen, proposant le meilleur des arts et de la culture, de l'aménagement paysager, de l'architecture, de la programmation, du design industriel et des caractéristiques régionales de chacune des provinces et territoires et des principales villes du Canada;

- rue Sparks (voir section 1.13.3o)
- rue Queen
 - un programme d'aménagement du paysage de la rue Queen comparable en matière de qualité et de style à celui des rues nord-sud du district de liaison. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.4 Cité parlementaire

*La vision et les politiques connexes exposées dans le présent chapitre ont été adaptées, en partie, du document intitulé « Le secteur de la cité parlementaire : lignes directrices d'aménagement et plan de visualisation des aménagements à long terme », Commission de la capitale nationale, Travaux publics du Canada (du Toit, Allsopp, Hillier).



1.4.1 Vision Image

À l'avenir, la cité parlementaire continuera de représenter le principal secteur reflétant la présence fédérale dans la capitale du pays, avec à son centre la Colline parlementaire comme point de mire

symbolique. L'aménagement futur renforcera le paysage vaste et varié du secteur de la cité parlementaire, avec sa topographie impressionnante surplombant la rivière des Outaouais. Cet environnement naturel sera ceinturé et défini par un ensemble régulier de rues urbaines et d'édifices à sa périphérie, qui mettront en valeur les édifices distincts et séparés se trouvant sur le plateau de la Colline.

Mouvement

Le boulevard de la Confédération constituera la principale voie d'accès à la cité parlementaire, et la rue Wellington deviendra la principale avenue de la capitale. Une promenade distinctive pour les piétons sera aménagée au côté nord de la rue Wellington, tandis que la séquence de façades du côté sud fera l'objet d'un aménagement intercalaire et d'un réaménagement pour former un ensemble défini de façades dont l'aspect s'intégrera à celui des édifices à valeur patrimoniale le long de cette rue.

Liens piétonniers

Les passages pour piétons de la rue Wellington serviront à relier la cité parlementaire avec le réseau piétonnier des rues du centre-ville et des rues Sparks et Bank. Un certain nombre de liens seront établis au niveau de la rue pour permettre aux piétons de traverser et de se déplacer entre les édifices le long de la rue Wellington jusqu'à la rue Sparks.

Accès à la rivière

Au fil des ans, l'accès des piétons à partir de la Grande Esplanade le long de la rue Wellington à la rivière des Outaouais s'améliorera par la mise en place d'un ensemble formel d'escaliers et l'aménagement d'un sentier sinueux allant de la rue Bank jusqu'au bord de la rivière et par la création d'un important corridor piétonnier donnant accès à la rivière entre les trois édifices judiciaires et l'édifice hébergeant la Bibliothèque nationale et les Archives publiques.

À chaque endroit, un refaçonnement du paysage facilitera l'aménagement de corridors piétonniers le long de l'escarpement jusqu'au bord de la rivière et étendra les pentes boisées jusqu'à la rue Wellington.

Environnement

La pente boisée de l'escarpement et les terrains connexes de la vallée seront conservés et mis en valeur en raison de leur vulnérabilité environnementale et constitueront un environnement paysager unique pour les édifices parlementaires situés plus haut. Le nouvel aménagement sera éloigné du bord de l'escarpement afin de respecter cette précieuse ressource.

Primauté symbolique

La primauté symbolique et l'intégrité visuelle de la Colline seront préservées et mises en valeur. La hauteur des édifices autour de l'Aire centrale sera limitée, afin de préserver et d'améliorer les perspectives des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux. De même, les perspectives inattendues de la Colline à partir des rues du centre-ville seront protégées, et les formes paysagères établies et les thèmes architecturaux de la cité parlementaire seront maintenus et renforcés.

Par conséquent, l'aménagement futur renforcera les valeurs qualitatives des éléments naturels et artificiels de la cité parlementaire, enrichissant son rôle comme cœur symbolique et cérémonial à la fois d'Ottawa et de la nation.

1.4.2 Objectifs

Siège historique du gouvernement

- a. Appuyer l'évolution de la cité parlementaire, telle que désignée à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, en tant que siège historique du gouvernement du Canada et à titre de secteur de présence fédérale.

Appui des initiatives fédérales

- b. Appuyer des initiatives fédérales de planification et d'aménagement de la cité parlementaire en tant que forme urbaine nouvelle, dont la Colline Parlementaire est le point de mire.

1.4.3 Politiques**Fonctions cérémoniales**

- a. Le Conseil municipal appuie la continuation et l'amélioration des fonctions cérémoniales associées à la cité parlementaire. Reconnaisant cette fonction, le Conseil municipal appuie le concept du boulevard de la Confédération comme principale voie d'accès à la cité parlementaire.

Boulevard de la Confédération

- b. Le Conseil municipal appuie le concept du boulevard de la Confédération et la désignation de la rue Wellington comme rue distinctive et prévoyant plus particulièrement :
 - i. une promenade distinctive pour piétons reliant des institutions nationales longeant la Grande Esplanade au côté nord de la rue Wellington;
 - ii. la plantation d'arbres et l'installation de mobilier urbain selon un agencement hautement uniforme;
 - iii. l'aménagement intercalaire des sites donnant sur le côté sud de la rue Wellington, faisant partie du bloc à l'ouest de l'édifice Langevin, entre les rues Metcalfe et O'Connor, afin de créer un solide ensemble de façades et pour contenir et compléter le quadrilatère parlementaire tout en protégeant les perspectives des édifices du Parlement;
 - iv. une réduction du nombre d'autobus utilisés par les banlieusards et l'interdiction future imposée aux camions de circuler sur la rue Wellington, lorsque des itinéraires de rechange feront leur apparition.

Escarpement

- c. Le Conseil municipal appuie la conservation du milieu naturel historique de la cité parlementaire par la conservation et la restauration de l'escarpement, qui est désigné comme un important espace libre à l'annexe B, dans son état naturel. Tout édifice additionnel sur le plateau devrait être construit à l'écart du bord naturel ou artificiel de l'escarpement.

Primauté de la Colline Parlementaire

- d. Le Conseil municipal reconnaît la primauté symbolique et l'intégrité visuelle de la Colline Parlementaire et appuie sa préservation et son enrichissement. Ainsi, le Conseil municipal protégera l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et d'autres symboles nationaux et veillera à préserver l'entier carré parlementaire en favorisant un profil approprié pour les édifices du côté sud de la rue Wellington.

Édifices à valeur patrimoniale

- e. Le Conseil municipal appuiera et favorisera la conservation des ressources à très grande valeur patrimoniale dans la cité parlementaire et encouragera plus particulièrement la conservation et l'amélioration des édifices à valeur patrimoniale existants du côté sud de la rue Wellington. Les nouveaux édifices intercalaires devraient tenir compte des édifices à valeur patrimoniale existants et être compatibles avec eux.

Mouvement des piétons

- f. Le Conseil municipal appuie la création d'un certain nombre de passages piétonniers clairement définis à la rue Wellington qui relie la Grande Esplanade à cet endroit au réseau piétonnier des rues du noyau du centre-ville et les rues à thème Sparks et Bank. Le Conseil municipal encouragera l'aménagement de liens piétonniers identifiables et au niveau de la rue à travers et entre les édifices le long de la rue Wellington jusqu'à la rue Sparks.

Accès amélioré à la rivière

- g. Le Conseil municipal appuie un accès amélioré pour les piétons de la rue Wellington à la rivière des Outaouais en tenant compte du milieu naturel de l'escarpement. En particulier, le Conseil municipal appuie les plans consistant à améliorer l'accès à la rivière en modifiant le paysage à la vallée de la rue Bank et au côté ouest des édifices judiciaires.

Liens aux plaines LeBreton

- h. Le Conseil municipal appuie l'aménagement de liens piétonniers ininterrompus allant de la cité parlementaire aux plaines LeBreton, et plus particulièrement longeant la rivière des Outaouais.

Perspective depuis les rues au centre-ville

- i. Le Conseil municipal protégera les perspectives significatives de la cité parlementaire depuis les voies de passage publiques dans le noyau du centre-ville, y compris les points de vue le long des rues Metcalfe, O'Connor, Kent, Bank, Bay et Lyon et la perspective au-delà de la Place de la Confédération. Le Conseil municipal protégera les vues des édifices du Parlement depuis deux endroits du cimetière Beechwood, comme il est indiqué dans l'appendice 12 du volume 1 du présent plan. [Modification 69, 26 novembre 2008]

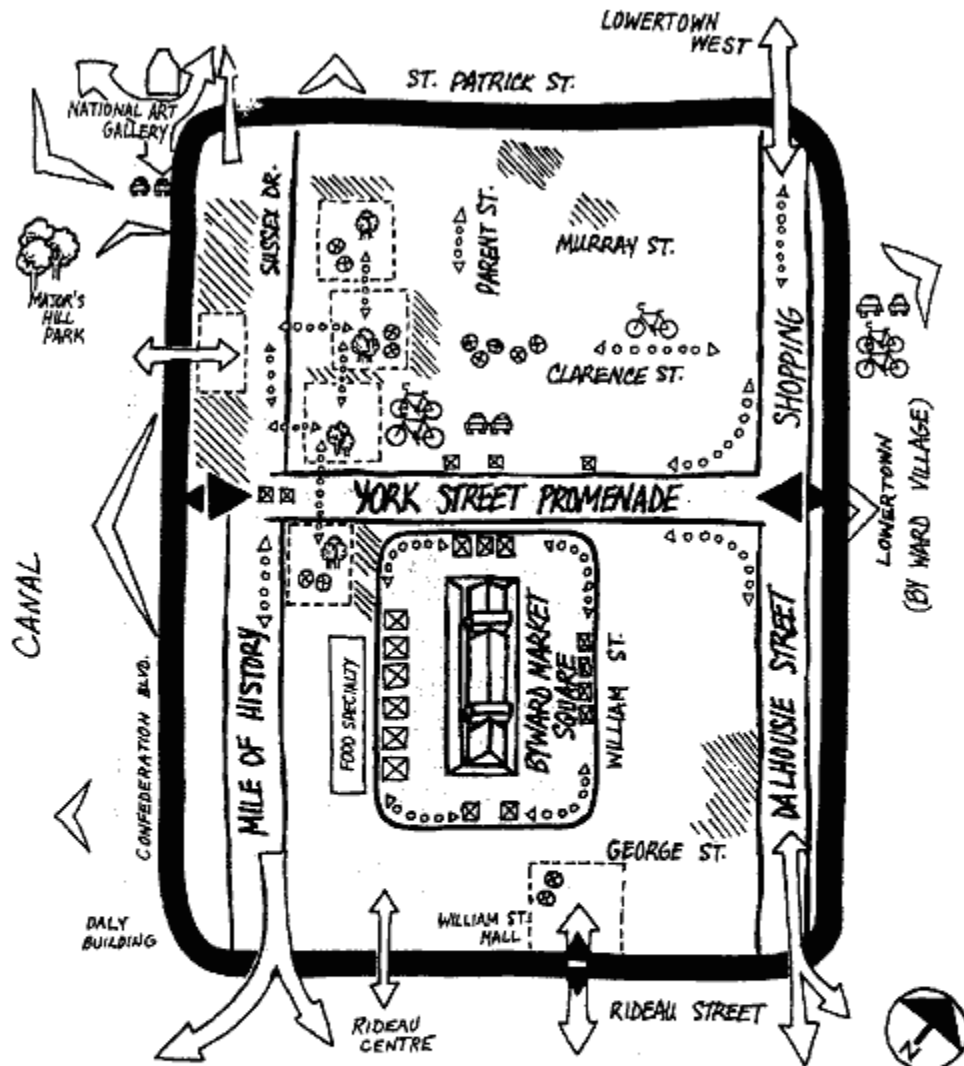
Stationnement souterrain

- j. Le Conseil municipal appuie la réduction des aires de stationnement de surface en créant des stationnements souterrains, à condition qu'un tel aménagement respecte la vulnérabilité environnementale de l'escarpement, le caractère patrimonial du secteur et l'intégrité de la Colline Parlementaire.

Paysage ouvert

- k. Le Conseil municipal appuie le concept de pavillons dans un paysage ouvert, particulièrement le maintien des places devant l'Édifice du Centre et la Cour suprême.

1.5 Marché By



- KEY ELEMENTS**
- PREDOMINANTLY COMMERCIAL
 - HERITAGE AMBIENCE
 - PEDESTRIAN ORIENTATION
 - HUMAN SCALE

CONCEPTUAL IMAGE ONLY.
SEE INTERPRETATION SECTION.

BY WARD MARKET

- LEGEND**
- CYCLES
 - VEHICLE STALLS
 - SIDEWALK CAFES
 - OPEN SPACE
 - IMPORTANT INFILL
 - MAJOR PEDESTRIAN MOVEMENT
 - LINKS TO ADJACENT AREAS
 - ENTRANCE
 - MAJOR PUBLIC PARKING
 - SIGNIFICANT VIEWS
 - SUNLIGHT
 - DISTINCTIVE STREET

1.5.1 Vision

À l'avenir, le caractère historique particulier du Marché By, son caractère commercial et la grande place accordée aux piétons continueront d'attirer des résidents de l'entière zone métropolitaine, ainsi que des visiteurs venant des quatre coins du Canada.

Marché en plein air

La Place du Marché By continuera de constituer le cœur vibrant et économique de ce secteur, puisqu'on y trouve le marché en plein air historique et très coloré qui caractérise celui-ci, ainsi que des commerces et magasins d'alimentation dans l'édifice du Marché By et au côté ouest de la Place. La rue du Marché By sera le point central pour la vente d'aliments dans le secteur, et le marché en plein air, où les agriculteurs viennent pour vendre principalement des denrées saisonnières cultivées dans la région, sera reconnue comme la principale attraction et raison d'être du Marché By.

Qualité environnementale

Cette combinaison d'attractions évoquera sans cesse le rôle continu que joue le secteur comme l'un des marchés en plein air les plus anciens et ininterrompu non seulement en Ontario, mais dans tout le Canada. En assurant un aménagement judicieux près de la Place du Marché By, et ailleurs dans le secteur, on protégera l'ambiance exceptionnelle et la qualité environnementale de la Place et on fera en sorte que les piétons puissent continuer à magasiner dans un environnement ouvert exposé au soleil.

Diversité des utilisateurs

L'entier secteur du Marché By continuera d'être l'un des lieux de rencontre préférés à Ottawa, comme c'est le cas depuis le XIXe siècle. Les résidents et visiteurs seront attirés vers les petites boutiques, les restaurants spécialisés et les lieux de divertissement et de loisir qui sont uniques et dont les façades se succèdent le long des rues du secteur et qui tenus principalement par leurs propriétaires. Des utilisations résidentielles ainsi que l'aménagement de bureaux aux étages au-dessus de la rue appuieront les utilisations commerciales et créeront un milieu dynamique et sûr. La rue Dalhousie offrira une variété intéressante de détaillants de rue principale, créant un solide lien piétonnier avec le district commercial de la rue Rideau et séparant le quartier résidentiel à plus forte densité de la basse-ville du secteur du marché traditionnel. Le mille historique le long de la Promenade Sussex mettra en vedette des édifices à valeur patrimoniale significative et sera une rue commerçante reliant la rue Rideau et le Marché By avec le boulevard de la Confédération et le Musée des beaux arts du Canada. Des cafés populaires en plein air continueront de border la rue Clarence, et créeront ainsi un solide lien est-ouest entre la Promenade Sussex et la rue Dalhousie. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Conservation du patrimoine

Le Marché By sera désigné comme un district de conservation du patrimoine. Cet ensemble d'édifices, et ceux de la Basse ville ouest, représentera l'une des plus importantes concentrations d'édifices à valeur patrimoniale dans la Ville, et sera un exemple visuel des premières habitations que l'on trouvait dans la ville de Bytown. Le riche patrimoine du Marché By, provenant de son architecture distincte, de son réseau unique de rues et de ses cours publiques, sera à la base de la qualité environnementale particulière du secteur. La conception de nouveaux édifices sur des sites vacants ou des sites d'aménagement intercalaire sera guidée par des critères conceptuels spéciaux qui feront en sorte que tout nouvel édifice tienne compte des édifices historiques à proximité et soit compatible avec ceux-ci. On évaluera les modifications apportées aux propriétés dans le secteur en déterminant dans quelle mesure elles tiennent compte du caractère patrimonial de la propriété et du district dans son ensemble.

Mouvement du public / aménagement intercalaire

Les cours publiques et le réseau de circulation piétonnière connexe, à l'est de la Promenade Sussex, seront protégés et améliorés et continueront de ravir les visiteurs et piétons par leurs cafés en plein air paisibles, leurs bancs et leurs fontaines. De nouveaux travaux d'aménagement intercalaire seront entrepris à côté des cours, en vue d'y construire des boutiques et des restaurants, des bâtiments résidentiels ou de petits hôtels surplombant les cours et donnant sur celles-ci, ce qui évoquera le passé et créera un environnement sûr.

L'aménagement intercalaire au côté ouest de la Promenade Sussex, près du Monument dédié au maintien de la paix, créera à la fois une nouvelle limite ouest au Marché By et une importante interface entre la « Ville » et l'« État ». La forme bâtie de cet aménagement tiendra compte du caractère patrimonial du Marché By et sera compatible avec celui-ci tout en améliorant le paysage urbain du parcours d'honneur de l'avenue MacKenzie. L'importante perspective de l'Édifice du Centre et de la Bibliothèque à partir de la rue York dans le Marché By sera protégée et on créera un ensemble d'escaliers, ou « marches de la rue York », afin de fournir un solide lien piétonnier entre le Marché By et le Parc Major's Hill.

Corridors piétonniers améliorés

Les principaux corridors piétonniers dans le marché seront améliorés de sorte à respecter le caractère patrimonial du secteur. Des éléments appropriés placés au point d'accès à la rue York indiqueront que celle-ci représente une importante avenue donnant accès au Marché By et le traversant, ayant un caractère historique unique et permettant aux passants d'y acheter des articles à des stands en plein air et de profiter de perspectives non obstruées des édifices du Parlement. Le mail amélioré et animé de la rue William continuera d'attirer une grande variété d'activités, comme des représentations théâtrales de rue et des cafés en plein air, et constituera un point d'accès vivant à la fois à la rue Rideau et au Marché By.

Stationnement

La promotion du cyclisme comme important moyen d'accès au Marché By du futur aidera à réduire la congestion véhiculaire dans le secteur, tout en réduisant les émissions de carbone. Des places de stationnement additionnelles pour les bicyclettes et les véhicules seront intégrées stratégiquement dans le cadre de l'aménagement polyvalent, essentiellement aux limites du marché. Ces installations faciliteront la fréquentation de ce secteur populaire et permettront de préserver son caractère patrimonial à petite échelle, son ambiance environnementale et l'importance accordée continuellement aux piétons.

Protection du caractère

La Ville continuera de revitaliser le marché By et d'y investir au moyen d'une série coordonnée d'améliorations des espaces publics donnant priorité aux besoins des piétons et du marché en plein air. [Modification no 24, 25 mai 2005]

L'expansion du Marché By sera contenue afin de protéger le caractère des quartiers résidentiels avoisinants et afin de maintenir le caractère patrimonial compact du marché centré sur les piétons.

Le Marché By de l'avenir conservera ses qualités environnementales uniques et son riche patrimoine. Le marché animé en plein air continuera de servir comme centre d'attraction du secteur et de base à l'activité sociale qui le caractérise.

1.5.2 Objectifs

Secteur commercial à valeur patrimoniale axé sur les piétons

- a. Protéger et améliorer le rôle du Marché By, tel que désigné à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, en tant que secteur essentiellement commercial à valeur patrimoniale et axé sur les piétons, articulé autour d'un marché en plein air.

Conserver et améliorer le patrimoine

- b. Protéger la signification historique, architecturale, sociale, culturelle et environnementale du Marché By en préservant et en améliorant ses caractéristiques patrimoniales et en y assurant un aménagement judicieux.

1.5.3 Politiques

Utilisations axées sur les piétons

- a. Le Conseil municipal autorisera principalement des utilisations commerciales, telles des commerces de détail, des bureaux, des organismes de service et des hôtels, ainsi que des utilisations résidentielles dans le Marché By et exigera des utilisations continues axées sur les piétons au niveau des rues, par exemple, des petites boutiques, des restaurants et des établissements de loisir, et particulièrement ceux qui sont exploités par leur propriétaire. Le Conseil municipal favorisera aussi l'utilisation de tout l'espace le long des allées ainsi qu'à l'intérieur des cours et des îlots. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Marché en plein air et centre de vente d'aliments

- b. Le Conseil municipal veillera à ce que le marché en plein air, où les producteurs vendent leurs denrées, se poursuive et qu'une variété de commerces de détail offrent des denrées spécialisées qui se complètent et qui ensemble fournissent une expérience unique d'achat d'aliments de qualité dans le Marché By. Pour faciliter la réalisation de cet objectif, le Conseil municipal reconnaîtra la rue du Marché By entre les rues York et George comme centre de la vente de denrées. Pour aider au respect de cette politique, le Conseil municipal s'évertuera :
 - i. à renforcer le concept de la vente de denrées par des producteurs au marché en plein air et à augmenter le nombre et la variété des producteurs-vendeurs;
 - ii. à maintenir et idéalement à augmenter le nombre des commerces qui vendent des aliments spécialisés dans la rue du Marché By et à réintroduire des commerces de détail vendant des aliments au rez-de-chaussée de l'édifice du Marché By, tout en y assurant le maintien des points de vente d'artisanat complémentaires;
 - iii. à maintenir et idéalement à augmenter le nombre des commerces de détail vendant de la nourriture au garage de stationnement du Marché By. Le Conseil municipal réservera cet emplacement pour la construction d'un bâtiment d'importance. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Utilisations résidentielles

- c. À l'appui du marché en plein air organisé essentiellement pour les producteurs et à l'appui des commerces de vente au détail d'aliments spécialisés au Marché By, le Conseil municipal veillera à prévoir des utilisations essentiellement résidentielles à la limite nord du Marché By, tout en favorisant des utilisations résidentielles ailleurs dans le secteur du marché, conformément aux autres politiques contenues dans le présent Plan.

Place du Marché By

- d. Le Conseil municipal reconnaîtra la signification historique et sociale de la Place du Marché By et protégera son ambiance et sa qualité environnementale :
 - iv.
 - i. en veillant à ce que la Place du Marché By soit exposée directement à la lumière du soleil;
 - ii. en veillant à ce que les bâtiments adjacents à la Place soient de faible hauteur.

District de conservation du patrimoine

- e. Le Conseil municipal désignera le Marché By comme district de conservation du patrimoine, en vertu de la Partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, afin de reconnaître que l'on trouve dans ce secteur l'une des concentrations les plus importantes d'édifices patrimoniaux à Ottawa, édifices qui nous rappellent les habitations originales de la Ville.

Profil patrimonial

- f. À l'appui de l'article e) ci-dessus, le Conseil municipal s'assurera :

- i. que tout bâtiment est essentiellement de faible hauteur, à échelle humaine, est compatible avec le caractère patrimonial du secteur et respecte les tendances pour ce qui est de l'exposition du secteur au soleil et maintient les perspectives significatives;
- ii. **Modifications** - que les modifications apportées aux ressources patrimoniales dans le district de conservation du patrimoine désigné sont évaluées du point de vue de leur prise en compte du caractère patrimonial de la propriété et du district dans son ensemble;
- iii. **Nouvel aménagement intercalaire** - que les nouveaux édifices intercalaires tiennent compte des bâtiments à valeur patrimoniale à proximité et sont compatibles avec eux, surtout en ce qui concerne leur échelle, leur taille, les tendances en matière d'aménagement des lots, les retraits, les matériaux utilisés et les détails.

Lignes directrices sur la conception

- g. Le Conseil municipal adoptera des lignes directrices sur la conception pour aider à appliquer l'article f) ci-dessus afin de s'assurer que tout aménagement futur dans les secteurs privé et public tient compte du caractère patrimonial particulier du secteur.

Comité consultatif

- h. Le Conseil municipal créera un Comité consultatif sur le Marché By, représentant à la fois les intérêts publics et privés, y compris les nouveaux investissements majeurs dans les espaces publics, qui se chargera d'examiner et de coordonner les projets des secteurs public et privé touchant directement l'environnement bâti et les activités dans les rues du secteur, à l'appui de l'article e) ci-dessus. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Attrait des piétons et environnement piétonnier

- i. Le Conseil municipal s'assurera :
 - i. que les espaces ouverts publics et les autres espaces adjacents aux aires de circulation des piétons attirent le public et encouragent celui-ci à s'y adonner à des activités;
 - ii. que les corridors piétonniers, y compris les cours, sont rehaussés au moyen d'éléments de paysage urbain de haute qualité et d'améliorations au paysage de rue qui tiennent compte du passé et sont compatibles avec le caractère patrimonial du secteur;
 - iii. que des liens piétonniers reconnaissables sont aménagés au niveau de la rue pour fournir un lien aux secteurs à aspect unique adjacents et aux espaces verts.
 - iv. qu'une attention spéciale est apportée à la conception des bâtiments, en particulier à leur base, notamment les entrées principales et les fenêtres face à la rue. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Espace ouvert

- j. Le Conseil municipal encouragera la protection et l'amélioration des espaces ouverts publics suivants dans le secteur du Marché By :
 - i. **Cours publics** - l'ensemble des cours publiques et le réseau de circulation piétonnier parallèles à la Promenade Sussex entre les rues George et Saint-Patrick, qui seront réservés principalement à des activités passives en plein air et à des cafés en plein air et le Conseil municipal favorisera l'aménagement de nouvelles cours qui seront reliées au réseau et contribueront à son expansion. ;
 - ii. **Mail de la rue William** - le mail de la rue William, situé entre les rues Rideau et George, sera animé et servira à une variété d'activités axées sur les piétons, comme des représentations théâtrales de rue, des cafés en plein air, des activités organisées par des associations commerciales et d'autres activités et événements. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Édifices surplombant le marché

- k. Le Conseil municipal réduira au minimum l'aménagement d'édifices dominant les bâtiments que l'on trouve déjà dans le Marché By, surtout dans les secteurs à forte activité en plein air comme les cours publiques, les mails et les corridors piétonniers et les cafés en plein air.

Rues distinctives

- l. Le Conseil municipal désignera et améliorera la rue York en tant que rue distinctive, comme voie d'accès au Marché By et comme avenue traversant celui-ci, tout en veillant à y créer un paysage et des éléments d'interprétation appropriés qui tiennent compte du caractère historique du secteur et sont compatibles avec celui-ci, notamment en créant des éléments appropriés aux points d'accès.

Promenade Sussex

- m. Le Conseil municipal reconnaîtra et favorisera la Promenade Sussex comme une rue distinctive, connue sous la désignation du mille historique et comme faisant partie du boulevard de la Confédération. On trouvera dans cette rue des édifices à valeur patrimoniale significative et il s'agira d'une rue commerçante liant la rue Rideau et le Marché By avec le Musée des beaux arts du Canada. En collaboration avec la Commission de la capitale nationale, le Conseil municipal favorisera une conception et une finition appropriées de l'arrière des édifices faisant face à la cour, derrière la promenade Sussex. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Perspectives

- n. Le Conseil municipal protégera et améliorera les perspectives significatives telles que perçues des voies de passage publiques, comme celles du Musée des beaux arts du Canada, de l'édifice du Marché By, de la Basilique de Notre-Dame et vers l'est le long de la rue York, de l'avenue MacKenzie et de l'église Sainte Brigitte. En particulier, le Conseil municipal protégera les perspectives de l'Édifice du Centre et de la Bibliothèque, telles que précisées à l'annexe B 1 - Perspectives et séries de perspectives clés dans l'Aire centrale. Le Conseil municipal protégera les vues des édifices du Parlement depuis deux endroits du cimetière Beechwood, comme il est indiqué dans l'appendice 12 du volume 1 du présent plan. [Modification 69, 26 novembre 2008]

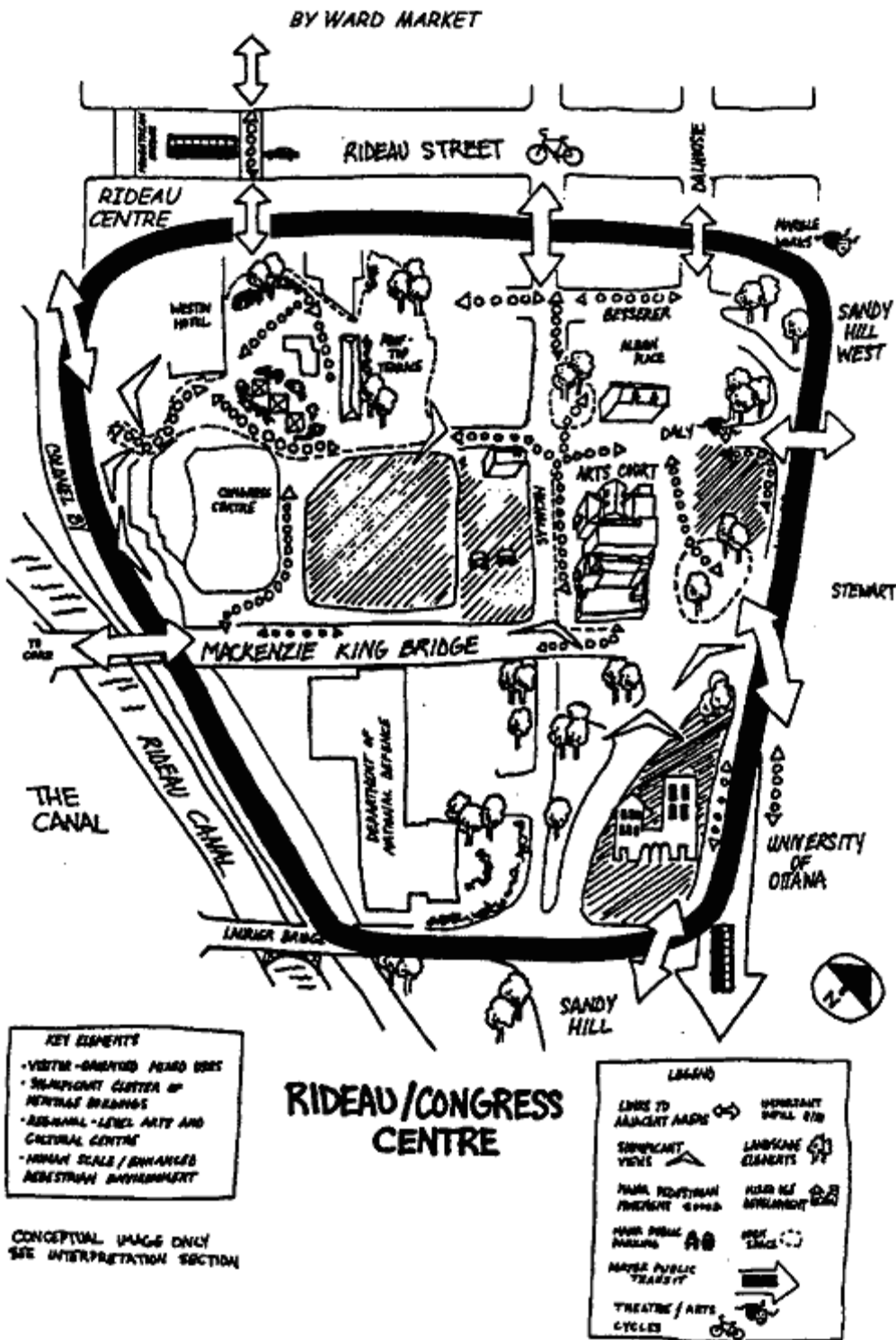
Stationnement

- o. Le Conseil municipal reconnaîtra que la fourniture d'espaces de stationnement suffisants et appropriés pour les bicyclettes et les véhicules est essentielle pour maintenir la vitalité, l'ambiance et le caractère patrimonial du Marché By, axés de façon continue sur les piétons :
- iii.
 - i. en encourageant le règlement financier des exigences de stationnement au Marché By, sauf lorsque la fourniture d'espaces de stationnement sur place ne s'oppose pas à la conservation du caractère patrimonial du secteur et l'importance accordées aux piétons, tout en respectant les politiques sur le transport et le stationnement contenues dans le Plan primaire de l'Aire centrale;
 - ii. en veillant à ce que l'aménagement d'espaces de stationnement additionnels se fasse principalement dans les aires d'aménagement polyvalent aux limites appropriées du secteur;
 - iii. dans la mesure du possible, en veillant à ce que l'équilibre avec les places de stationnement existants dans les rues soit maintenu dans le secteur;
 - iv. en assurant le remplacement des espaces de stationnement à court terme existants dans les installations de stationnement publiques si des utilisations axées sur les piétons venaient à remplacer ces places de stationnement au niveau de la rue;
 - v. en favorisant le cyclisme comme important moyen d'accès au Marché By par l'inclusion de places de stationnement pour les bicyclettes dans les installations de stationnement contrôlées par la municipalité et par l'aménagement d'autres places de stationnement pour les bicyclettes ailleurs dans le secteur.

Terrasses en plein air

- p. Le Conseil municipal appuiera l'aménagement de terrasses en plein air dans les voies de passage publiques dans le secteur du Marché By, tout en assurant le respect des critères conceptuels appropriés, dont les suivants :
- i. la création d'une relation compatible entre la conception des terrasses et les édifices à caractère patrimonial du secteur et avec les éléments adjacents contribuant à l'aspect des rues;
 - ii. le maintien de la primauté des voies de passage publiques pour le mouvement des piétons et des véhicules.
 - iii. dans la mesure du possible, en veillant à ce que l'équilibre avec les places de stationnement existants dans les rues soit maintenu dans le secteur;
- q. Le Conseil municipal protégera le caractère commercial à valeur patrimoniale et la fonction du Marché By axés sur les piétons, ainsi que la fonction résidentielle des quartiers adjacents en s'assurant que les limites du Marché By ne s'étendent pas au-delà de ceux indiqués à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, sans :
- i. faire effectuer une étude spéciale de l'aire de transition sur tout le bord de l'aire adjacente touchée par l'expansion proposée, y compris une évaluation complète de tous les impacts que pourrait avoir un tel changement, par exemple sur la vitalité des commerces de détail dans les autres secteurs à aspect unique ou rues à thème dans l'Aire centrale, ainsi que des impacts sur les quartiers résidentiels; modifier le Plan officiel.
- r. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 9) :
- i. **Concours de design des espaces** publics - un concours de design visant à améliorer les espaces publics du marché By dans le but de rehausser l'agrément des visiteurs du marché;
 - ii. **Normalisation et thématique du marché By** - en collaboration avec la ZAC du marché By, le Groupe de gestion du marché By et d'autres intervenants, le renforcement de la présence et de l'image du marché By afin de rehausser l'apparence générale de cette zone tout en conservant son ambiance détendue et son caractère vernaculaire;
 - iii. **Conversion / enlèvement / réaménagement du garage du marché By** - la désignation du garage du marché By comme futur emplacement d'un édifice public d'importance, tout en maintenant les espaces actuels et proposés pour la vente de denrées alimentaires spécialisées et les aires de stationnement publiques;
 - iv. **Programme de restauration du caractère patrimonial - rues St-Patrick et Murray, avenues Parent** un programme coordonné de ralentissement de la circulation, de plantation d'arbres, de revêtement de chaussée et d'aménagement de mobilier de rue le long des rues Murray et St-Patrick, au moyen de conceptions et de matériaux satisfaisant au caractère historique;
 - v. le réaménagement de l'avenue Parent afin de réduire la largeur de la chaussée et d'améliorer le paysage du boulevard;
 - vi. le réaménagement de l'avenue Guigues Avenue dans la basse-ville ouest en tant que rue de quartier à vocation résidentielle bordée d'édifices de faible hauteur. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.6 Centre Rideau/ Centre des congrès



1.6.1 Vision

Point d'attraction pour le tourisme

À l'avenir, le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès jouera un rôle important dans le district commercial central d'Ottawa en tant que centre d'activités pour des visiteurs et des événements spéciaux, en accueillant et hébergeant des résidents du secteur, des touristes et des délégués participant à des congrès dans la capitale.

L'activité dans ce secteur polyvalent continuera d'être centrée sur le Centre des congrès d'Ottawa, l'hôtel Westin et le Centre Rideau, qui sont reliés entre eux et partagent une terrasse située sur le toit et des installations de stationnement. On trouvera également dans ce secteur le stimulant centre artistique régional de la Ville, la Cour des arts, qui agira comme point central du pâté délimité par l'avenue Daly, le pont MacKenzie King et les rues Nicholas et Waller, caractérisées essentiellement par des édifices à valeur patrimoniale et un aménagement intercalaire tenant compte de l'aspect du voisinage. Ces deux lieux de rencontre bénéficieront d'utilisations prévoyant la construction d'hôtels, de bureaux et d'autres installations complémentaires, y compris de résidences. Toute construction continuera de bénéficier d'un niveau élevé de services de transport en commun, qui seront améliorés davantage avec l'ajout d'un système de transport en commun souterrain qui desservira le secteur.

Au niveau de la rue, des commerces de détail accueillants, tels des restaurants et des boutiques spécialisées attireront les visiteurs et les passants. Les cafés dans les cours et les bistros seront des endroits populaires fréquentés par les spectateurs après les spectacles à la Cour des arts et par les participants aux conférences au Centre des congrès et créeront une atmosphère festive.

Patrimoine et arts

Des travaux d'embellissement du secteur ouvriront une nouvelle aire de conception urbaine dans l'Aire centrale. Les édifices se conformeront à toute une gamme de profils tout en contribuant à créer des formes bâties à échelle humaine, allant d'hôtels et d'édifices à bureaux plus élevés à des regroupements d'édifices patrimoniaux plus petits aux alentours de l'avenue Daly et de la rue Nicholas. L'ambiance patrimoniale distinctive de cet important groupe d'édifices sera protégée et améliorée de sorte à maintenir son contexte et son cachet historiques et à augmenter sa visibilité. On recréera une partie du patrimoine civique de la Ville d'Ottawa avec la restauration des bâtiments du comté de Carleton et du Bureau d'enregistrement des actes de la Ville d'Ottawa et leur prudente intégration aux travaux de réfection du pâté de la Cour des arts et à l'expansion du Centre des congrès, respectivement.

Centre des congrès

L'expansion du Centre des congrès et du Centre Rideau, qui contribuera à un environnement amélioré pour les piétons et respectera l'ambiance patrimoniale des édifices le long de la rue Nicholas servira de catalyseur à la croissance et au développement économiques, non seulement dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès, mais également le long de la rue Rideau et dans tout le district commercial central à l'est du Canal. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Liens

Le pâté de la Cour des arts renfermera un petit espace ouvert attrayant et jouera un rôle clé dans la création d'un système de circulation piétonnière et d'espaces ouverts invitants, sera configuré avec goût et améliorera la qualité de vie dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès. Ce système reliera l'Université d'Ottawa, la Cour des arts, le Centre des congrès, le Centre Rideau, la rue Rideau et l'Aire centrale à l'ouest du Canal.

L'accès à la terrasse sur le toit du Centre Rideau, qui auparavant était sous-utilisée, sera améliorée et plus animée. Cet espace ouvert accueillera une variété d'activités axées sur les piétons, semblables à ceux prévus sur la terrasse du Centre national des arts à proximité et continuera d'offrir certaines des plus belles perspectives à Ottawa de la Colline Parlementaire, du Canal et de ses environs et des

événements qui s'y déroulent, de la Cour des arts et du groupe d'édifices à valeur patrimoniale dans les environs.

Environnement piétonnier

L'environnement piétonnier du secteur du Centre Rideau/Centre des congrès sera grandement amélioré lorsqu'on apportera des améliorations à la circulation dans l'Aire centrale, à l'est du Canal. Ces mesures incluront la réintroduction de trafic mixte dans la rue Rideau, le réaménagement et le rétrécissement de la promenade Colonel By entre le pont Mackenzie King et la rue Rideau; le rétablissement du réseau routier et l'interdiction imposée aux camions de traverser le secteur. Le maintien de liens piétonniers vers et à travers le Centre Rideau et la promotion et l'amélioration d'autres liens piétonniers identifiables feront partie intégrante des mesures visant à améliorer l'environnement pour les piétons dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Offrant une variété d'activités destinées aux visiteurs et d'événements spéciaux dans un milieu attrayant à cachet patrimonial, le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès de l'avenir aidera à bâtir la réputation d'Ottawa et encouragera de nombreuses personnes à revenir visiter la Ville.

1.6.2 Objectifs

Centre d'activités pour les visiteurs

- a. Renforcer et promouvoir le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès, tel que désigné à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, en tant que centre d'activités pour les visiteurs offrant une combinaison dynamique d'utilisations et jouant un rôle clé dans le district commercial central d'Ottawa.

Promotion d'utilisations

- b. Promouvoir, dans ce secteur, les utilisations suivantes : tourisme, congrès, arts et activités culturelles, magasinage et activités de loisir et spectacles.

Amélioration du patrimoine/ mouvement des piétons

- c. Protéger et enrichir les importantes ressources patrimoniales du secteur et améliorer l'environnement piétonnier.

1.6.3 Politiques

Utilisations polyvalentes axées sur les visiteurs

- a. Le Conseil municipal permettra et favorisera une combinaison d'utilisations dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès, en mettant l'accent sur ce qui suit :
 - i. utilisations axées sur les visiteurs, par exemple : hôtels, congrès, magasinage, arts et activités culturelles et de loisir;
 - ii. centre régional pour les arts et la culture, y compris des lieux pour les arts novateurs et les entrepreneurs culturels, ce qui sera le rôle principal du pâté de la Cour des arts, délimité par l'avenue Daly, le pont MacKenzie King et les rues Waller et Nicholas;
 - iii. commerces de détail appropriés au niveau de la rue qui complètent les utilisations axées principalement sur les visiteurs, telles des galeries d'art, des restaurants, des boutiques et des services personnels;
 - iv. utilisations résidentielles en tant que composante d'un aménagement polyvalent, ainsi que des édifices de bureaux. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Ensemble d'édifices à valeur patrimoniale

- b. Le Conseil municipal reconnaîtra le Bureau d'enregistrement des actes de la Ville, l'hôtel Albion et le palais de justice, le bureau d'enregistrement des actes et la prison du comté de Carleton comme un ensemble d'édifices à grande valeur patrimoniale à l'est du Canal qui témoigne de

façon importante de l'histoire civique locale. Ainsi, le Conseil municipal veillera à la protection de ces ressources patrimoniales et à leur enrichissement d'une manière qui respecte leur caractère patrimonial, leur contexte et leurs relations réciproques tout en maximisant leur exposition au public.

Expansion du Centre des congrès

- c. En examinant toute expansion du Centre des congrès d'Ottawa et du Centre Rideau, le Conseil municipal assurera le respect de tous les articles pertinents contenus dans cette section et dans le Plan et tiendra compte plus particulièrement des éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :
 - i. la création d'une transition appropriée de la hauteur des édifices au groupe des édifices à valeur patrimoniale se trouvant dans les environs des rues Daly et Nicholas et la protection et l'amélioration de ces ressources patrimoniales conformément à l'article b) ci-dessus;
 - ii. l'aménagement d'édifices à échelle humaine et le respect des critères de conception urbaine énoncés à l'article f) ci-dessous, tout en évitant spécialement ou en réduisant au minimum les murs neutres et unis;
 - iii. le rétablissement du lien avec les rues adjacentes et le Canal Rideau par l'ouverture de vastes sections de ces installations sur la rue et en inversant l'orientation interne des utilisations commerciales et autres, en vertu de la Stratégie ciblée 23, énoncée ci-dessous;
 - iv. l'aménagement d'un accès piétonnier amélioré par-delà la promenade Colonel By, en vertu de la Stratégie ciblée 23, énoncée ci-dessous.
 - v. l'optimisation de l'utilisation du toit du Centre Rideau, conformément à l'article e) ci-dessous;
 - vi. la réduction au minimum des impacts véhiculaires potentiels sur l'environnement piétonnier, et ce, en conformité avec l'article h) ci-dessous. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Profil des édifices

- d. Le Conseil municipal permettra une gamme de profils d'édifices, tout en assurant une transition appropriée aux secteurs avoisinants de la Côte-de-Sable ouest, de la rue Rideau et du Canal. Plus particulièrement, le Conseil municipal veillera à ce que tout nouvel aménagement respecte le groupe des édifices à valeur patrimoniale décrit à l'article b) ci-dessus et assure une transition prudente à celui-ci.

Environnement piétonnier

- e. Le Conseil municipal encouragera l'amélioration de l'environnement piétonnier dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès notamment par la prise des mesures suivantes :
 - i. interdiction pour les camions de traverser le secteur à mesure que des itinéraires de rechange appropriés apparaissent, et offrent de nouvelles possibilités d'aménagement d'espaces ouverts;
 - ii. maintien des liens piétonniers entre le Centre Rideau et le Marché By et la promotion et l'amélioration de corridors et de liens piétonniers identifiables, plus particulièrement de liens piétonniers à la rue Rideau, à l'Université d'Ottawa et à l'Aire centrale à l'ouest du Canal, tout en veillant à ce que l'aspect des rues soit approprié et complète le contexte architectural des structures avoisinantes et respecte en particulier le caractère du groupe d'édifices à valeur patrimoniale mentionné à l'article b) ci-dessus;
 - iii. aménagement de petites aires d'agrément pour les piétons, comme des parcs de poche et des cours, surtout le long des corridors piétonniers et dans le pâtre de la Cour des arts, décrit à l'article a) ii) plus haut;
 - iv. optimisation de l'utilisation de la terrasse sur le toit du Centre Rideau, par le biais de mesures comme l'installation de signes d'identification aux points d'accès externes afin d'en assurer la visibilité et mise sur pied de programmes à cet endroit pour y organiser des activités appropriées pour les piétons. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Conception urbaine

- f. Lorsqu'il examine des plans d'aménagement, le Conseil municipal veillera à ce que la qualité conceptuelle soit élevée de sorte à respecter le caractère du secteur et son importante image comme un centre des arts, de la culture et d'autres activités axées sur les visiteurs. Par conséquent, le Conseil municipal respectera les directives de conception urbaine contenues dans les sections 2.5.1 et 3.6.6 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et veillera tout particulièrement à ce que tout nouvel aménagement :
- i. prévoient la construction de toits intéressants ou d'autres éléments conceptuels appropriés aux niveaux supérieurs, sans dépasser les limites de hauteur, qui ajoutent à l'intérêt visuel des édifices;
 - ii. tiennent compte du caractère des édifices à valeur patrimoniale se trouvant à proximité, conformément à l'article b) ci-dessus;
 - iii. soit à échelle humaine et évite tout particulièrement de dominer;
 - iv. maximise l'exposition au soleil;
 - v. minimise les effets du vent qui peuvent être évités;
 - vi. minimise ou évite la création de murs vierges et crée des édifices visuellement intéressants notamment par l'inclusion de détails architecturaux appropriés, l'articulation des façades, l'utilisation de textures et de matériaux particuliers et d'aménagement paysager.

Perspectives

- g. Le Conseil municipal protégera, maximisera et améliorera les perspectives publiques significatives, particulièrement celles de la Colline Parlementaire, du Canal et du groupe d'édifices à valeur patrimoniale et du pâtre de la Cour des arts mentionnés aux articles a) ii) et b) ci-dessus, tels que perçus de la terrasse sur le toit du Centre Rideau ou du pont MacKenzie King.

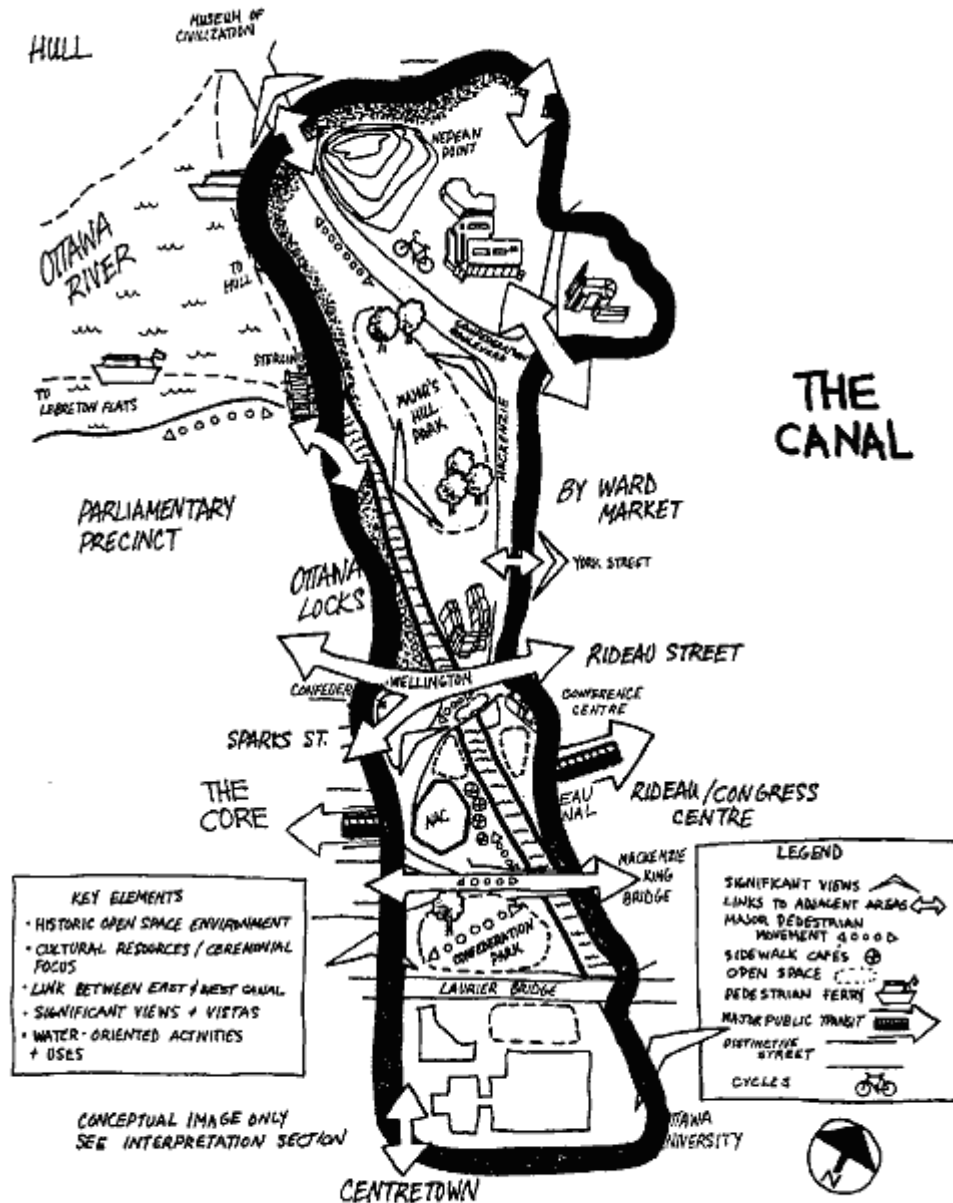
Exigences de transport

- h. Le Conseil municipal veillera à ce que les exigences de transport du secteur soient remplies adéquatement par la prise de mesures consistant notamment :
- i. à créer un service de transport en commun de haut niveau qui offre un accès commode au pâtre de la Cour des arts;
 - ii. à veiller à ce que les exigences de stationnement et de chargement et les autres exigences liées aux véhicules soient reconnues au moment de la conception d'édifices et des utilisations connexes dans le secteur, tout en réduisant au minimum les impacts potentiels sur l'environnement piétonnier, dans toute la mesure du possible.
 - iii. à entreprendre un programme ciblé de reconstruction routière visant à normaliser le tracé des rues après que la circulation des camions aura été interdite par l'application de la politique e) énoncée ci-dessus; [Modification no 24, 25 mai 2005]

Stratégies ciblées

- i. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 11) :
 - i. établir un programme d'amélioration des façades dans le contexte de l'expansion du Centre Rideau et du Centre des congrès par l'application de la politique c) énoncée ci-dessus;
 - ii. dans le cadre de l'étude sur les transports au centre-ville et en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, redessiner et rétrécir la promenade Colonel By entre le pont MacKenzie King et la rue Rideau afin de permettre l'élargissement des trottoirs, l'aménagement d'un nouveau mobilier de rue et la plantation d'arbres;
 - iii. soutenir l'ensemble considérable d'immeubles patrimoniaux en conformité avec la politique h) énoncée ci-dessus, en encourageant et en soutenant financièrement l'élaboration d'un plan d'entretien et en établissant un programme de thématisme patrimoniale des rues Nicholas et Daly comprenant l'installation d'objets d'art publics. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.7 Le Canal



1.7.1 Vision Image

À l'avenir, le couloir de verdure, les corridors des voies d'eau, les bâtiments historiques et les institutions culturelles du secteur du Canal attireront des résidents venant d'un peu partout de la zone métropolitaine d'Ottawa, des touristes des quatre coins du Canada et des employés des installations gouvernementales

locales ainsi que du centre-ville situé à proximité. Cet environnement unique et historique d'espaces ouverts continuera de fournir un décor attrayant et agréable pour des activités de plus en plus nombreuses et variées durant toute l'année, activités qui mettent en valeur le secteur et célèbrent l'identité d'Ottawa comme la capitale de notre nation.

Activité en plein air

En hiver, par exemple, des milliers de résidents et touristes partageront l'excitation du Bal de neige, durant lequel ils auront notamment l'occasion de patiner sur le Canal, de faire des sculptures dans la glace et de regarder des courses attelées sur la glace. Durant les mois plus chauds, le Festival canadien des tulipes, la célébration de la fête du Canada, le Festival de jazz d'Ottawa et des cérémonies spéciales continueront d'attirer des visiteurs et des résidents aux bords du Canal, aux terrasses sur le toit du Centre national des arts, aux parcs de la Confédération et Major's Hill et à la pointe Nepean, où ils pourront admirer des perspectives spectaculaires du Canal, des édifices du Parlement, de la rivière des Outaouais et du Musée des beaux arts du Canada.

Culture et spectacles

Les habitués du Centre national des arts pourront admirer le Canal à partir de cafés en plein air peu bruyants situés à côté de celui-ci. Les visiteurs du Musée des beaux arts du Canada, du Musée de la guerre, de la Monnaie royale et du Musée canadien de la photographie contemporaine pourront magasiner et prendre leur repas dans le Marché By situé à proximité, qui accueillera aussi les visiteurs s'étant rendus au Musée des civilisations à Hull en empruntant le boulevard de la Confédération et le pont interprovincial.

Liens

Les personnes qui magasinent dans la rue Sparks seront attirées par une aire d'agrément pour les piétons et un trottoir attrayants se trouvant devant le Centre de conférences du côté sud de la rue Wellington, d'où ils pourront admirer le Canal, le Monument aux Morts et la Colline parlementaire. Cet élément et l'ajout d'un restaurant au rez-de-chaussée du Centre de conférences et des passages sûrs pour les piétons traversant la rue Elgin des deux côtés de la Place de la Confédération favoriseront le mouvement de piétons entre les secteurs à l'est et à l'ouest du Canal. Les améliorations apportées à la plaza à l'ouest du Centre de conférences amélioreront également l'accès des piétons aux écluses historiques restaurées du Canal au nord de la rue Wellington, permettant ainsi au public de profiter davantage de ces précieuses ressources patrimoniales. Une variété d'activités d'interprétation historique telles des descriptions de la maçonnerie en pierre et des visites à pied guidées faisant connaître le patrimoine des alentours assureront une mise en valeur optimale du secteur.

Attrait des plans d'eau

Les piétons seront attirés particulièrement par la « marina » au quai Sterling au bord de la rivière des Outaouais à l'entrée des écluses d'Ottawa, où un traversier pour piétons offrira un lien agréable par voie aquatique entre le Musée des beaux arts du Canada, le Musée des civilisations et les îles en face des plaines LeBreton. L'aménagement du quai se fera d'une façon qui respecte le caractère environnemental délicat de la rive et de l'escarpement, tout comme la promenade Riverside améliorée qui reliera les plaines LeBreton aux écluses du Canal le long du bord de la rivière et qui accueillera à la fois des piétons et des cyclistes. De plus, un plan général pour cette zone, élaboré en collaboration avec la Commission de la capitale nationale et Parcs Canada, établira comment le parc de la Confédération, la Place des festivals et les espaces ouverts adjacents peuvent être mieux orientés par rapport au Canal Rideau. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Point de mire

Les précieuses ressources historiques et culturelles du Canal, et son abondance d'espaces verts, de liens verts et de perspectives mémorables seront protégées et améliorées, afin que les générations futures puissent profiter de ce secteur populaire de l'Aire centrale.

1.7.2 Objectifs

Environnement d'espaces ouverts historique

- a. Reconnaître et améliorer le Canal, tel que désigné à l'annexe B du présent Plan, Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, comme centre réservé essentiellement à des activités de loisir, culturelles, institutionnelles, judiciaires et gouvernementales, dans un environnement unique et historique d'espaces ouverts favorisant des activités cérémoniales, de loisir et de tourisme à l'échelle nationale et locale.

Activités toute l'année durant

- b. Protéger et améliorer les ressources et caractéristiques environnementales, historiques, architecturales et culturelles du secteur du Canal conformément aux politiques sur le réseau des liens verts tel que décrit dans le chapitre sur la gestion environnementale du présent Plan.

Utilisation agréable des corridors des voies d'eau

- c. Favoriser une fréquentation accrue des corridors des voies d'eau du Canal et de la rivière des Outaouais tout en protégeant et améliorant leurs caractéristiques patrimoniales et qualités environnementales uniques.

1.7.3 Politiques

Utilisations et aménagement compatibles avec l'environnement unique

- a. Le Conseil municipal appuiera essentiellement des activités de loisir, cérémoniales, culturelles, institutionnelles, judiciaires, gouvernementales et liées à la tenue de conférences dans le secteur à aspect unique du Canal. Le Conseil municipal appuiera et favorisera également des utilisations commerciales et complémentaires appropriées limitées, particulièrement celles qui contribuent à rendre les corridors des voies d'eau du Canal et de la rivière des Outaouais plus agréables pour les utilisateurs, notamment en y permettant l'aménagement de cafés en plein air ou de petits restaurants. Le Conseil municipal s'assurera, de concert avec d'autres paliers gouvernementaux, que tout bâtiment construit dans ce secteur :
 - i. est principalement de hauteur faible à moyenne et respecte l'environnement unique et historique des espaces ouverts du secteur du Canal et des ressources patrimoniales à proximité, en conformité avec l'article c) ci-dessous;
 - ii. maintient les perspectives significatives existantes dans tout le secteur, particulièrement celles des édifices du Parlement et des autres ressources importantes telles que précisées dans les plans stratégiques secondaires de l'Aire centrale;
 - iii. réduit au minimum les impacts potentiels des véhicules sur le caractère du secteur, axé principalement sur les piétons.

Activités toute l'année durant

- b. Le Conseil municipal fournira un soutien et participera, avec d'autres paliers gouvernementaux, à des initiatives assurant une utilisation optimale et continue du secteur à aspect unique du Canal comme endroit où des activités cérémoniales et de loisir sont organisées pendant toute l'année y compris la fourniture de commodités pour les événements spéciaux et les usagers réguliers du parc. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Ressources patrimoniales

- c. Le Conseil municipal assurera la promotion et veillera à la protection, à l'amélioration et à la conservation des ressources et caractéristiques patrimoniales du secteur à aspect unique du Canal, y compris de ses bâtiments, sites, structures et éléments du paysage historiques et en particulier, de la signification historique nationale et du caractère patrimonial unique du corridor de la voie d'eau du Canal Rideau. Pour aider à la réalisation de cet objectif, le Conseil municipal :

Canal Rideau

- i. veillera, de concert avec d'autres organismes gouvernementaux, que les activités et l'aménagement proposés dans les alentours du Canal respectent son environnement historique unique et ses qualités environnementales et visuelles, en conformité avec les articles a) et b) ci-dessus;

Accès

- i. appuiera un accès amélioré et sûr pour les piétons et les cyclistes au secteur des écluses d'Ottawa, sous réserve de l'article i) ci-dessus;

Activités

- i. appuiera l'organisation d'activités de sensibilisation au patrimoine consistant à décrire les caractéristiques historiques du Canal.

Amélioration des espaces ouverts

- d. Le Conseil municipal, à l'appui de l'article a) ci-dessus, favorisera et appuiera :
 - i. le maintien et l'utilisation des espaces ouverts existants dans le secteur du Canal comme centre où se tiendront d'importantes célébrations et d'importants événements publics;
 - ii. l'utilisation continue des bords du corridor de la voie d'eau du Canal Rideau pour y organiser des activités de loisir et des utilisations conformes à l'article c) ci-dessus et tel que décrit dans les politiques environnementales du présent Plan;
 - iii. la coordination et l'amélioration de la qualité visuelle et de l'image distinctive des espaces ouverts, des rues et des bâtiments situés dans le secteur à l'aide d'éléments comme une amélioration de l'aspect des rues et de la végétation, de l'éclairage et des éléments cérémoniels conformément à la section 3.6.6 – Aire centrale, Volume 1 du Plan officiel.
 - iv. la création d'un réseau d'espaces publics plus distinctif autour des édifices institutionnels existants, y compris l'intégration de la Place des festivals au parc de la Confédération, un accès et une animation améliorés au bord du Canal et l'agrandissement du parc le long de la limite ouest du secteur à aspect unique. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Boulevard de la Confédération

- e. Le Conseil municipal appuiera le concept du boulevard de la Confédération qui s'étend à travers le secteur à aspect unique du Canal, comme importante promenade piétonnière comportant des éléments qui lui donnent un aspect distinctif et reliant des institutions nationales.

Escarpement

- f. Le Conseil municipal appuie la préservation du milieu naturel historique du secteur du Canal adjacent à la rivière des Outaouais par la conservation et la restauration de l'escarpement pour rétablir son état naturel, conformément à l'article 1.4.3 c) du présent chapitre.

Points de vue

- g. Le Conseil municipal encouragera la protection des points de vue existants et des perspectives importantes à partir des voies de passage publiques dans le secteur à aspect unique du Canal, tel qu'illustré à l'annexe 6 A – Perspectives et séries de perspectives clés de l'Aire centrale. . Le Conseil municipal protégera les vues des édifices du Parlement depuis deux endroits du cimetière Beechwood, comme il est indiqué dans l'appendice 12 du volume 1 du présent plan. [Modification 69, 26 novembre 2008]

Mouvement des piétons

- h. Le Conseil municipal, de concert avec d'autres organismes gouvernementaux, explorera des solutions de rechange pour améliorer le mouvement des piétons du centre-ville et de la rue

Sparks, en passant par la Place de la Confédération, à des secteurs à aspect unique et à des rues à thème à l'est du Canal en mettant l'accent sur le mouvement des piétons au niveau de la rue. Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique, le Conseil municipal favorisera :

- i. la protection et l'enrichissement de l'intégrité visuelle et du caractère historique de la Place de la Confédération;
- ii. la création de passages sûrs et identifiables pour les piétons au niveau de la rue reliant les côtés est et ouest de la Place;
- iii. l'utilisation d'une portion du Centre de conférences au niveau de la rue pour y prévoir des utilisations ou activités axées sur les piétons afin de rendre le centre plus animé et afin d'encourager les piétons à se déplacer entre les côtés est ou ouest du Canal;
- iv. l'amélioration de la place au côté ouest du Centre de conférences pour y créer une aire d'agrément agréable et utilisable et ayant fait l'objet d'un aménagement paysager, où des commerçants de rue peuvent vendre leurs articles et offrant, aux piétons, un accès sûr au niveau du Canal au secteur des écluses;
- v. la protection et l'amélioration des caractéristiques environnementales, historiques et de loisir uniques du Canal conformément aux articles sur le corridor de verdure contenus dans le chapitre sur la gestion environnementale et conformément à l'article c) plus haut, tout en réduisant au minimum les impacts négatifs potentiels causés par l'accès et le départ de véhicules.

Traversier pour piétons

- i. Le Conseil municipal appuiera et soutiendra l'utilisation de la rive de la rivière des Outaouais comme principal endroit où sont organisées des activités et utilisations de loisir. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal, tout en consultant d'autres paliers gouvernementaux, appuiera, favorisera et explorera la possibilité de prendre les mesures suivantes, tout en assurant la protection de la rive et de la qualité de l'eau de la rivière des Outaouais et de l'escarpement, conformément aux articles c) et f) plus haut, et aux politiques environnementales du Plan officiel :
 - i. création d'un service de traversier pour piétons qui relie le Musée des beaux arts du Canada, le Musée des civilisations et les îles en face des plaines LeBreton aux fins de tourisme et éventuellement pour permettre à des banlieusards de voyager entre leur domicile et leur lieu de travail;
 - ii. création d'installations d'amarrage et aménagement d'une utilisation commerciale appropriée limitée, tel un restaurant, près de l'entrée au Canal tout en protégeant l'intégrité visuelle de la Colline Parlementaire telle que perçue depuis le boulevard de la Confédération;
 - iii. amélioration du réseau de circulation des piétons et du réseau de cyclisme entre le Canal et les plaines LeBreton le long de la rivière des Outaouais conformément aux articles énoncés dans le chapitre sur la gestion environnementale du présent Plan aux politiques environnementales énoncées dans le Plan officiel. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Bretelles de l'avenue Laurier

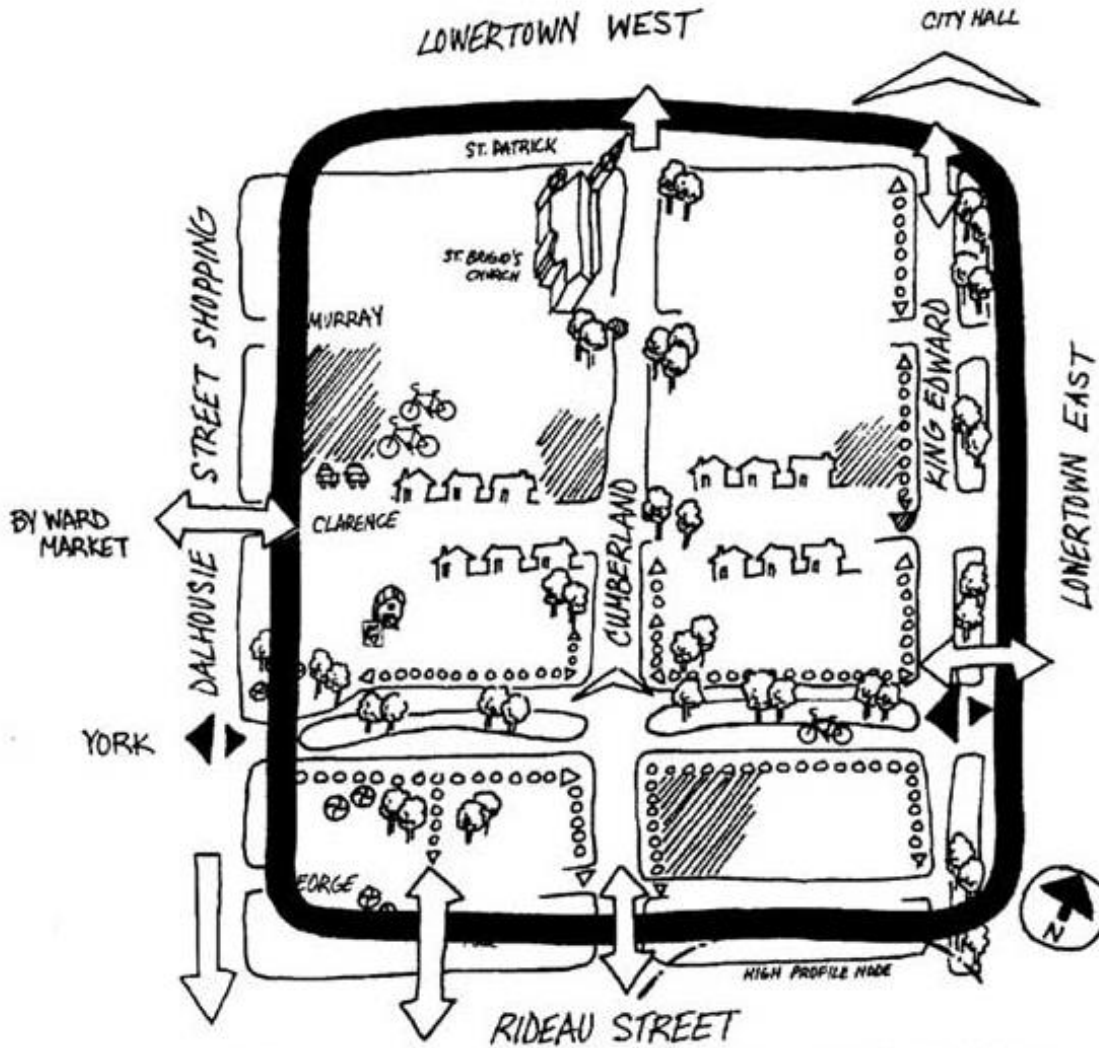
- j. Le Conseil municipal envisagera à long terme, dans le cadre de l'étude sur les transports au centre-ville, l'élimination progressive des bretelles d'accès ou de sortie entre la promenade Queen Elizabeth et l'avenue Laurier et l'installation de mesures de ralentissement de la circulation, y compris un passage piétonnier plus sûr entre l'hôtel de ville et le parc de la Confédération. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Stratégies ciblées

- k. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 9) :
 - i. embellir la rue Elgin au moyen d'un programme coordonné : aménagement paysager, plantation d'arbres sur les terre-pleins centraux et le long des boulevards, suppression des îlots directionnels pour agrandir les espaces ouverts au sud de Laurier, finition (p. ex. granit)

- et pavage de plus grande qualité et aménagement de mobilier de rue, tous ces éléments se comparant en qualité à ceux du boulevard de la Confédération;
- ii. embellir la rue Lisgar en la convertissant en rue à double sens, en réclamant l'emprise appartenant à la Ville le long de la rue pour permettre le stationnement de surface sur les propriétés adjacentes et en consentant un nouvel investissement majeur dans l'aménagement de la rue, des espaces publics et des façades adjacentes, compte tenu des améliorations apportées au site de l'hôtel de ville en vertu de la Stratégie ciblée 35, énoncée ci-dessous;
 - iii. en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, rétrécir la rue Elgin à partir de la rue Lisgar vers l'avenue Laurier, afin de créer un vaste espace vert devant l'édifice patrimonial de l'hôtel de ville et l'église Knox; Les stratégies ciblées suivantes seront examinées dans le cadre d'un plan sectoriel général et mises en œuvre en conformité avec les dispositions du plan, en collaboration avec la Commission de la capitale nationale et Parcs Canada.
 - iv. améliorer les espaces ouverts à caractère patrimonial, notamment par la prise en compte des aspects suivants :
 - rediriger la circulation de la promenade Queen Elizabeth vers la rue Cooper afin de faciliter la création d'un espace ouvert sur le Canal, d'améliorer le site d'édifices patrimoniaux et de permettre une ouverture du parc de la Confédération sur le front d'eau;
 - rehausser le caractère patrimonial et culturel de la promenade Queen Elizabeth entre le pont MacKenzie King et la rue Somerset;
 - créer un réseau de parcs et d'espaces publics entre les édifices patrimoniaux importants;
 - aménager les lieux afin de souligner les améliorations apportées aux espaces publics et de mieux entourer les édifices patrimoniaux; aménager un réseau étendu de sentiers pédestres sur les lieux;
 - coordonner le mobilier de rue et l'éclairage;
 - planter des arbres le long de la rue Lisgar et de l'avenue Laurier;
 - veiller à ce que les édifices situés le long de la limite est aient une ouverture sur le Canal.
 - i. après avoir revu l'orientation, la forme et la fonction de la promenade Queen Elizabeth, aménager une allée le long des deux côtés du Canal, de la rue Wellington au pont piétonnier proposé de la rue Somerset. Le Conseil municipal encouragera la Commission de la capitale nationale et Parcs Canada à examiner la possibilité d'aménager des marinas le long du Canal, au sud de Laurier, comme priorité à long terme.
 - ii. dans le cadre de l'étude sur les transports au centre-ville, réduire l'impact de la promenade Queen Elizabeth sur les espaces ouverts adjacents :
 - en faisant de la rue Cooper une rue à double sens à l'est de la rue Elgin et en la faisant déboucher sur la promenade Queen Elizabeth;
 - en redonnant à la promenade l'image d'une voie de plaisance et en ramenant éventuellement la largeur de la route à une voie dans chaque direction;
 - en revoyant une partie de l'aménagement paysager au point d'entrée de la promenade au centre-ville afin d'offrir une meilleure vue sur les édifices publics importants et de créer une atmosphère plus urbaine;
 - i. envisager de tenir un concours de design de Parc central sur le Canal, afin de créer un espace vert majeur pour la capitale nationale, regroupant le parc de la Confédération, les espaces ouverts entourant l'Hôtel de Ville et les abords du Canal Rideau. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.8 Basse ville



KEY ELEMENTS

- PREDOMINANTLY RESIDENTIAL AND SOME MIXED USES.
- SIGNIFICANT HERITAGE COMPONENT
- ENHANCED LIVABILITY | SAFETY
- SOCIAL SERVICE FACILITIES

CONCEPTUAL IMAGE ONLY
SEE INTERPRETATION SECTION

**LOWERTOWN
(BYWARD VILLAGE)**

LEGEND

SIDEWALK CAFÉS ☉	LANDSCAPE ELEMENTS 🌳
MAJOR PEDESTRIAN MOVEMENT 🚶	SIGNIFICANT VIEWS 🏠
ENTRANCE ◀▶	MAJOR PUBLIC PARKING 🅇
RESIDENTIAL ONLY 🏠	IMPORTANT INFILL 🏠
PEDESTRIAN LINKS TO ADJACENT AREAS ↔	
DISTINCTIVE STREET 📏	
TRAFFIC CALMING 📏	
CYCLES 🚲	

1.8.1 Vision

Prédominance résidentielle

Il est prévu qu'avec le temps la Basse ville se transformera en un quartier urbain, à l'aspect attrayant, essentiellement résidentiel axé sur les piétons et ressemblant à un village, en plus d'inclure une importante composante patrimoniale.

Dans la Basse ville, dont la vocation continuera d'être essentiellement résidentielle, on trouvera une combinaison d'utilisations dans des édifices patrimoniaux et de nouveaux bâtiments conçus soigneusement pour respecter le caractère et la taille des bâtiments patrimoniaux situés à proximité. Les sites sous-utilisés et vacants feront l'objet d'un aménagement intercalaire, ce qui renforcera et revitalisera le voisinage. Cette tendance vers l'intensification inclura également des utilisations fort nécessaires dans la communauté qui appuieront la vocation résidentielle et aideront à créer un sentiment de rapprochement pour les habitants du secteur. Grâce à l'importance accordée aux piétons, les résidents de la Basse ville bénéficieront d'un accès commode aux magasins, aux établissements de loisir et attractions et aux possibilités d'emploi dans les secteurs du Marché By, du Centre Rideau/Centre des congrès et de la rue Rideau et aideront à assurer leur vitalité.

L'échelle

Dans la partie nord de la Basse ville, les nouveaux bâtiments seront essentiellement de taille peu élevée et s'intégreront aux édifices individuels à valeur patrimoniale et respecteront l'échelle et la texture traditionnelles des bâtiments que l'on trouve sur les lots dans le secteur. Certains édifices attrayants dont la hauteur sera de moyenne à plus élevée seront construits dans la partie sud de la Basse ville, entre le côté sud de la rue York et la rue Rideau et le long du côté est du secteur. Cela créera une transition de l'ensemble d'édifices commerciaux élevés envisagé au bout est de la rue Rideau et un ensemble de bâtiments le long de l'un des côtés de l'avenue King Edward, délimitant ce point d'accès futur et la Basse ville.

Utilisations polyvalentes

La Basse ville se caractérisera principalement par des utilisations résidentielles, y compris dans l'enclave strictement résidentielle le long de la rue Clarence, tandis qu'une combinaison compatible d'utilisations résidentielles, commerciales et de vente au détail au niveau de la rue évoluera dans les secteurs au sud et à l'est et le long des artères. Des activités plus intenses, comme des établissements de loisir populaires et des restaurants, seront concentrées au niveau de la rue dans la partie sud, ce qui fournira une impression de vitalité et créera une aire de transition à des secteurs à vocation similaire comme le Marché By et la rue Rideau.

Un nombre limité d'utilisations commerciales de quartier sera prévu au niveau de la rue dans les rues Cumberland, Murray et St. Patrick, principalement dans des édifices à valeur patrimoniale, qui offriront une combinaison d'utilisations peu bruyantes axées sur les piétons répondant principalement à des besoins locaux et offrant des occasions aux voisins de se rencontrer. Les utilisations ayant une plus grande étendue communautaire, comme les épiceries, seront concentrées principalement au sud de la rue York à la rue Cumberland.

Rue York

La rue York sera une importante promenade pour les piétons et un important point d'accès au Marché By, et aura un aspect distinctif conforme à son contexte historique. Cette rue attrayante répondra particulièrement aux besoins de la Basse ville à mesure qu'elle traverse le quartier, et les résidents du secteur pourront profiter pleinement des bancs confortables et des espaces paysagers.

Installations de soutien et aires d'agrément communautaires

La Basse ville continuera de servir comme modèle du soutien et de l'intégration communautaires. Un nombre relativement élevé d'installations de services sociaux et de logements qui répondent aux besoins de petits ménages seront maintenus et protégés. Cependant, on créera également des installations et

des aires d'agrément qui répondent aux besoins de l'entière communauté et encouragent l'interaction entre les membres de celle-ci. Par exemple, de petits espaces paysagers et des lieux de rencontre, tels des cours et des parcs de poche, fourniront à la communauté des lieux où les résidents pourront se rencontrer officieusement et où l'on pourra organiser des événements.

Environnement des rues

L'aspect dur des rues du secteur sera adouci par la plantation d'un nombre abondant d'arbres et par des améliorations apportées à l'environnement des rues qui respectent les ressources patrimoniales du secteur et qui reflètent un sentiment croissant d'identité et de fierté du quartier et un effort conscient de préserver et d'améliorer la forêt urbaine. Il en résultera des corridors piétonniers sûrs et accueillants, ce qui créera un sentiment de cohésion avec les secteurs avoisinants. Plus particulièrement, on fera des efforts pour améliorer la sécurité et l'accès des piétons dans toute l'avenue King Edward, assurant ainsi le renouement des membres de la collectivité de la Basse ville, et on améliorera considérablement l'aspect du boulevard, tout en augmentant le nombre des arbres qui le bordent. De plus, le lien piétonnier du mail de la rue Waller à la rue Rideau sera animé et relié à des corridors piétonniers dans la Basse ville. Des perspectives publiques impressionnantes, comme celles de l'église Sainte Brigitte et des édifices du Parlement, seront maintenues et améliorées.

Contrôle de la circulation

La qualité de vie dans le secteur sera améliorée par la prise de mesures de contrôle de la circulation qui décourageront le mouvement véhiculaire peu approprié dans la partie essentiellement résidentielle du quartier, réduisant par le fait même les émissions de carbone et favorisant la création d'un environnement agréable pour les piétons et les cyclistes.

On fera aussi un effort concerté pour assurer un niveau de sécurité adéquat dans le secteur, particulièrement dans l'environnement accessible au public.

Projets d'aménagement intégrés

Le long des limites du secteur qui s'y prêtent, un nombre limité de projets d'aménagement polyvalent soigneusement intégrés incluant des installations de stationnement à court terme pourraient être mis en œuvre et pourraient appuyer des secteurs adjacents, tout en faisant l'objet de mesures de contrôle de la circulation.

À mesure que ces améliorations de réaménagement et environnementales stimulantes seront introduites et qu'un cadre social sera établi, la Basse ville sera perçue de façon croissante comme le meilleur quartier où habiter pour une variété de résidents.

1.8.2 Objectifs

Quartier essentiellement résidentiel

- a. Encourager l'évolution de la Basse ville, telle que désignée à l'annexe B – Secteurs à caractère et rues à thème de l'Aire centrale, en tant que quartier essentiellement résidentiel et axé sur les piétons qui contribue à la vitalité de l'Aire centrale.

Protection du patrimoine

- b. Protéger et améliorer le caractère et les caractéristiques patrimoniales du secteur et faire en sorte que tout nouvel aménagement en tienne compte.

Amélioration de la qualité de vie

- c. Améliorer la qualité de vie dans la Basse ville et permettre la prestation de services sociaux dans le secteur.

1.8.3 Politiques

Accent mis sur l'aspect résidentiel

- a. Le Conseil municipal autorisera des utilisations essentiellement résidentielles dans la Basse ville, ainsi que des utilisations commerciales limitées tout en respectant les critères que voici :
 - i. utilisations résidentielles uniquement le long de la rue Clarence, à l'exception de l'utilisation polyvalente au 138 140, rue Clarence;
 - ii. utilisations commerciales limitées axées sur les piétons dans le quartier au niveau de la rue dans les rues Cumberland, Murray et St. Patrick, spécialement dans des bâtiments patrimoniaux répondant essentiellement à des besoins locaux et n'attirant pas d'importants volumes de circulation véhiculaire, tels des confiseries, des services personnels et commerciaux et des petits magasins;
 - iii. aménagement essentiellement résidentiel et polyvalent à la limite est de la Basse ville;
 - iv. utilisations polyvalentes dans la partie sud de la Basse ville, prévoyant surtout des utilisations résidentielles, mais aussi des utilisations commerciales plus vivantes au niveau de la rue, tels des commerces de détail, des restaurants et des lieux de loisir, qui offrent une transition appropriée à des utilisations similaires dans les secteurs du Marché By et de la rue Rideau;
 - v. utilisations publiques et institutionnelles, essentiellement dans des édifices patrimoniaux, qui répondent à des besoins dans le quartier et lorsque cela est approprié, à des besoins plus étendus.

Conservation et amélioration du patrimoine

- b. Le Conseil municipal protégera et enrichira les ressources, le caractère et les caractéristiques patrimoniaux de la Basse ville, et veillera à ce que tout aménagement tienne compte du caractère et de la taille des bâtiments patrimoniaux à proximité.

Profile of Development

- c. Le Conseil municipal autorisera l'aménagement intercalaire, conformément aux critères suivants relativement au profil des bâtiments :
 - i. construction de bâtiments dont la plupart sont peu élevés dans la partie nord de la Basse ville et qui respectent la taille et le caractère patrimonial des bâtiments existants conformément à l'article b) ci-dessus;
 - ii. construction de bâtiments de taille moyenne et lorsque c'est approprié d'un nombre limité de bâtiments élevés dans les parties est et sud de la Basse ville, créant un ensemble de ce type de bâtiments le long de l'avenue King Edward et complétant un ensemble de bâtiments élevés dans les alentours de l'avenue King Edward et de la rue Rideau.

Critères de conception de bâtiments résidentiels

- d. Le Conseil municipal prendra en considération les critères conceptuels définis dans les sections 2.5.1 et 3.6.6 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et plus particulièrement les critères énoncés ci-dessous, lorsqu'il examine des propositions d'aménagement résidentiel dans la Basse ville :
 - i. aménagement des étages inférieurs des édifices de taille moyenne à élevée de sorte à les rendre visuellement intéressants;
 - ii. retrait des étages supérieurs des édifices de taille moyenne à élevée pour que ces édifices soient à échelle humaine et pour éviter autant que possible que ces édifices dominent et surplombent les autres édifices;
 - iii. lorsque c'est approprié, transition d'édifices peu élevés aux édifices élevés, et vice versa;
 - iv. création d'une entrée identifiable et solide transition de la voie de passage publique;
 - v. réduction au minimum des conditions négatives causées par le soleil, l'ombre ou le vent au niveau de la rue;
 - vi. aménagement d'aires d'agrément privées et communes en plein air et faisant l'objet d'un aménagement paysager;

- vii. prise de mesures pour assurer un degré d'intimité adéquat et l'exposition au soleil des unités résidentielles;
- viii. plantation d'arbres dans des corridors ou secteurs.

Caractère patrimonial

- e. Le Conseil municipal veillera à ce que, quel que soit le profil des édifices, l'aménagement résidentiel respecte les bâtiments patrimoniaux se trouvant à proximité et que l'échelle humaine soit maintenue.

Qualité de vie

- f. Le Conseil municipal assurera une meilleure qualité de vie dans la Basse ville en y améliorant l'environnement piétonnier ou par l'aménagement d'utilisations desservant la collectivité, notamment par la prise de mesures telles les suivantes :
 - i. **Environnement piétonnier** - définir et améliorer des corridors et liens piétonniers en améliorant de façon appropriée l'aspect des rues, notamment en créant des corridors d'arbres et des éléments qui complètent le contexte architectural des propriétés avoisinantes, particulièrement des sites patrimoniaux;
 - ii. **Animation du mail de la rue Waller** - assurer l'animation et l'amélioration du lien piétonnier du mail de la rue Waller et le relier aux corridors piétonniers dans la Basse ville;
 - iii. **Utilisations communautaires** - prévoir des installations et espaces ouverts communautaires et de loisir, tels des centres d'activités sociales, des installations sportives, des terrasses sur les toits et des parcs de poche reliés à des corridors piétonniers;
 - iv. **Services sociaux** - créer des services sociaux tels des abris d'urgence et des centres d'accueil.

Points de passage et rues distinctives

- g. Le Conseil municipal assurera la revitalisation et l'amélioration des voies de passage et des rues distinctives dans la Basse ville; plus particulièrement, il s'assurera que :
 - i. **Avenue King Edward** - l'avenue King Edward est transformée en un boulevard et une importante voie de passage donnant accès à l'Aire centrale, offrant un paysage urbain particulier et comportant des passages piétonniers sûrs et visibles, et qu'elle est dotée de liens visuels très clairs avec l'hôtel de ville;
 - ii. **Rue York** - la rue York est améliorée en tant que rue distinctive et comme voie d'accès au Marché By et promenade traversant celui-ci, tout en veillant à ce que sa partie qui traverse la Basse ville soit adaptée aux besoins du quartier, par exemple, par l'aménagement d'un espace d'agrément pour les piétons conformément à la politique I) ii., énoncée ci-dessous. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Stationnement

- h. Le Conseil municipal considérera la rue Dalhousie comme une rue principale, dotée de commerces de détail, de services, de restaurants et de boutiques accueillant la clientèle locale et les visiteurs. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Stationnement

- i. Le Conseil municipal peut autoriser, dans le contexte de l'aménagement polyvalent le long des limites appropriées du village, l'aménagement d'aires de stationnement publiques à court terme prudemment intégrées, pouvant desservir également des aires adjacentes. Le conseil veillera à ce que la circulation générée par ces aires de stationnement ne dépasse pas la capacité des rues de jonction et réduira au minimum les impacts véhiculaires potentiels sur les utilisations résidentielles à proximité.

Modération de la circulation

- j. Le Conseil municipal explorera l'utilisation éventuelle de méthodes de modération de la circulation dans la Basse ville, particulièrement dans la partie centrale du secteur, afin d'y améliorer la qualité de vie, à l'appui de l'article f) ci-dessus.

Perspectives

- k. Le Conseil municipal protégera et améliorera les perspectives publiques importantes. Plus particulièrement, il veillera à ce que le corridor des perspectives de la rue York et les perspectives de l'église Sainte Brigitte et de la Colline Parlementaire soient préservés. . Le Conseil municipal protégera les vues des édifices du Parlement depuis deux endroits du cimetière Beechwood, comme il est indiqué dans l'appendice 12 du volume 1 du présent plan. [Modification 69, 26 novembre 2008]

Sécurité

Le Conseil municipal veillera à ce qu'au moment de l'examen des propositions d'aménagement et des améliorations publiques proposées dans la Basse ville, on tienne compte des éléments de sécurité à prévoir, notamment pour protéger le public, y compris de la nécessité de prévoir un éclairage adéquat des rues.

Stratégies ciblées

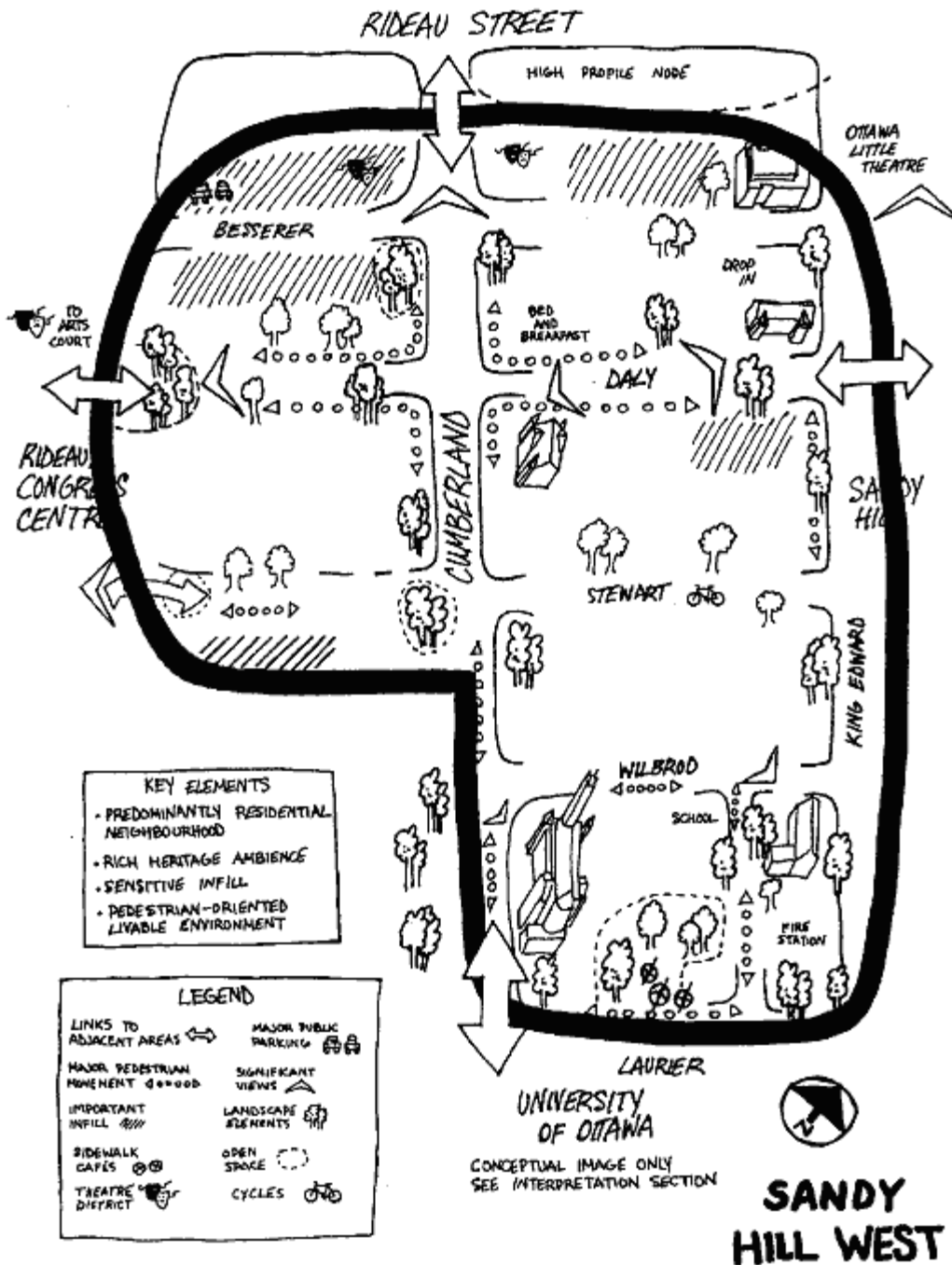
- i. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 9) :

Aire de remise en valeur à l'est du Marché - un plan du secteur est du Marché (délimité par les rues Dalhousie et St Patrick, l'avenue King Edward et la rue Rideau) servant à orienter la conception des projets d'aménagement et d'investissement dans les espaces publics, y compris l'amélioration du panorama le long de la rue Cumberland et de l'image des rues York et George;

Renouvellement de l'image des rues York et Georgen - dans le cadre du plan du secteur est du Marché, l'élaboration d'un plan d'aménagement des rues York et George visant à créer une image d'espace ouvert adapté au caractère de ces rues et soulignant leur rôle crucial dans la remise en valeur du secteur est du Marché;

- iii. **La rue Dalhousie comme artère principale** dans le cadre du plan du secteur est - du Marché, un renforcement du rôle de la rue Dalhousie comme artère principale, dans laquelle tous les nouveaux édifices font face à la rue et conservent la faible hauteur des bâtiments existants, les aires de stationnement de surface sont éliminées et des améliorations sont apportées au panorama, y compris l'aménagement des zones de verdure. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.9 Côte de Sable ouest



1.9.1 Vision

Quartier résidentiel patrimonial

À l'avenir, le quartier de la Côte-de-Sable ouest continuera d'être un quartier résidentiel patrimonial attrayant où la majorité des bâtiments sont peu élevés et qui s'intègre bien dans l'Aire centrale à l'est du Canal et avec le quartier adjacent de la Côte de Sable. Les résidents de ce quartier seront attirés par son

ambiance patrimoniale agréable ainsi que par les avantages qu'offre son emplacement commode à côté de la rue Rideau et à côté du district commercial central et à proximité des secteurs du Centre Rideau/Centre des congrès et de la Basse ville (village By).

Caractère patrimonial

Le riche patrimoine omniprésent dans la Côte de Sable ouest sera le principal attrait de ce quartier unique et sera protégé et amélioré de par sa désignation en tant que district de conservation du patrimoine. Tout nouvel aménagement intercalaire tiendra compte de la taille peu élevée et des caractéristiques uniques des bâtiments patrimoniaux situés à proximité, ce qui protégera le cachet et la qualité de vie dans le secteur.

Transition

Le long du côté nord de la rue Besserer, des édifices polyvalents de taille moyenne à élevée fourniront une transition appropriée entre le district patrimonial au sud et l'ensemble de bâtiments plus élevés situés au côté est de la rue Rideau. Cet aménagement intercalaire sera soigneusement conçu et offrira une variété d'utilisations, y compris un district des théâtres au côté nord de la rue Besserer qui reliera le Ottawa Little Theatre avec la Cour des arts, le centre culturel et les utilisations axées sur les visiteurs dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès.

Environnement piétonnier

Les piétons qui se promènent dans la Côte-de-Sable ouest pourront admirer de superbes bâtiments patrimoniaux et des églises historiques en empruntant un réseau accueillant de corridors piétonniers améliorés, ayant fait l'objet d'un aménagement paysager attrayant et comportant des éléments d'embellissement qui sont adaptés au caractère architectural du secteur. Des liens piétonniers améliorés, y compris de nouveaux aménagements paysagers et une meilleure gestion de la circulation offrant une expérience urbaine plus satisfaisante, ainsi que des passages sûrs et accueillants dans la rue Waller et sur l'avenue King Edward, encourageront le mouvement piétonnier entre la Côte-de-Sable ouest et les secteurs avoisinants comme le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès, l'Université d'Ottawa et le secteur de la Côte-de-Sable à l'est de l'avenue King Edward. Les gens aimeront se promener le long de l'avenue Daly; son agréable paysage urbain composé de bâtiments patrimoniaux sera relié à des paysages urbains patrimoniaux similaires dans la Côte-de-Sable. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Points de repère patrimoniaux

La concentration d'institutions religieuses constituera toujours le pôle d'attraction dans la Côte de Sable ouest, où l'on trouve quatre églises patrimoniales splendides qui constituent des points de repère et qui jouent un rôle important dans la prestation exemplaire de services sociaux, tels des centres d'accueil, dans ce petit quartier.

Espaces de loisir

On accordera une attention particulière à la reforestation, en protégeant et en augmentant considérablement les arbres dans les rues du secteur, tout en créant de nouveaux espaces ouverts verts et des aires d'agrément pour les piétons qui actuellement sont inexistantes dans la Côte de Sable ouest. L'aménagement de petits espaces ouverts, de concert avec tout nouvel aménagement, particulièrement dans la partie sud est du secteur, et le long des corridors piétonniers, sera considéré comme une priorité. Les résidents continueront d'utiliser les centres communautaires, les cliniques, les parcs et les terrains de sport des quartiers avoisinants, ainsi que l'espace ouvert d'agrément du secteur du Canal, situé à proximité.

Amélioration de la circulation

Des améliorations visant à faciliter le mouvement de la circulation dans l'Aire centrale à l'est du Canal, notamment la décision de laisser les automobiles circuler sur la rue Rideau, réduiront les impacts du trafic dans la Côte de Sable ouest et y amélioreront la qualité de vie. Plus particulièrement, l'interdiction pour

les camions de traverser le secteur une fois que des itinéraires de recharge appropriées deviendront disponibles, créera un environnement moins bruyant et plus sûr.

Dans le cadre de l'aménagement intercalaire au côté sud de la rue Stewart dans le secteur adjacent de l'Université d'Ottawa, on reconnaîtra le caractère unique de la Côte de Sable ouest en assurant un aménagement centré sur l'aspect des rues qui contribue à assurer une meilleure intégration et une transition bien pensée entre les deux secteurs. La Côte de Sable ouest continuera d'être un quartier résidentiel populaire où l'on trouvera principalement des petits ménages qui en apprécient le cachet patrimonial, l'excellente qualité de vie et son emplacement commode près de l'Université d'Ottawa, de la rue Rideau et du secteur du Centre Rideau/Centre des congrès. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.9.2 Objectifs

Quartier patrimonial essentiellement résidentiel

- a. Renforcer et faire connaître la Côte de Sable ouest, telle que désignée à l'annexe B – Secteurs à aspect unique et rues à thème, comme quartier résidentiel patrimonial où les bâtiments sont de taille peu élevée.

Protection du patrimoine

- b. Protéger et améliorer le caractère résidentiel patrimonial de la Côte de Sable ouest pour que tout nouvel aménagement tienne compte des qualités résidentielles patrimoniales du secteur et les complète.

Amélioration de la qualité de vie

- c. Améliorer la qualité de vie résidentielle dans la Côte de Sable ouest, en prévoyant des espaces ouverts de loisir et des aires d'agrément et en y apportant des améliorations environnementales appropriées.

1.9.3 Politiques

Quartier résidentiel

- a. Le Conseil municipal permettra tous les types d'utilisations résidentielles dans la Côte de Sable ouest, y compris les gîtes touristiques, et y accordera la préférence afin de contribuer à la vitalité de l'Aire centrale à l'est du Canal.

Utilisations commerciales limitées

- b. Le Conseil municipal limitera l'étendue des utilisations commerciales dans la Côte de Sable ouest conformément aux critères qui suivent afin de maximiser la fonction résidentielle du secteur et afin de protéger son caractère résidentiel :
 - iv.
 - i. au côté nord de la rue Besserer, l'aménagement d'utilisations commerciales, résidentielles et d'autres utilisations appropriées qui complètent le district commercial central de la rue Rideau et assurent une transition aux utilisations résidentielles au sud;
 - ii. au côté sud de la rue Besserer, utilisations essentiellement résidentielles, et des utilisations commerciales limitées, tels des bureaux de professionnels;
 - iii. dans le secteur commercial patrimonial des rues Daly et Waller, utilisations commerciales limitées et utilisations résidentielles et publiques facultatives;
 - iv. dans le secteur commercial patrimonial au côté nord de l'avenue Laurier est entre la rue Cumberland et l'avenue Lane, des utilisations commerciales limitées qui desservent le quartier aux alentours.

District des théâtres

- c. Le Conseil municipal appuiera l'évolution d'un district des théâtres ou d'un district artistique/culturel le long du côté nord de la rue Besserer, qui reliera et créera une transition entre le Ottawa Little Theatre et la Cour des arts dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès. À l'appui de ce concept, le Conseil municipal respectera le caractère résidentiel de la Côte de Sable ouest et les utilisations du district commercial central de la rue Rideau, tout en encourageant les utilisations axées sur les visiteurs au niveau de la rue.

Protection du patrimoine

- d. Le Conseil municipal assurera la protection, l'amélioration et la conservation des ressources patrimoniales dans la Côte de Sable ouest, en veillant à ce que tout nouvel aménagement respecte les bâtiments patrimoniaux situés à proximité. Le Conseil municipal assurera la désignation des bâtiments dans la Côte de Sable ouest comme faisant partie d'un district de conservation du patrimoine et assurera l'adoption de directives conceptuelles à cet égard.

Profil de l'aménagement

- e. Le Conseil municipal s'assurera que tout aménagement dans la Côte de Sable ouest soit conforme au caractère patrimonial des bâtiments de hauteur peu élevée et contribue à créer des édifices à échelle humaine qui constituent une transition appropriée aux différents bâtiments patrimoniaux et aux secteurs avoisinants. Plus particulièrement, le Conseil municipal :
- i. assurera l'aménagement de bâtiments essentiellement peu élevés qui respectent les bâtiments à valeur patrimoniale à proximité et créent une transition pour ce qui est de la hauteur;
 - ii. autorisera l'aménagement de bâtiments à hauteur moyenne au côté sud de la rue Besserer, assurant une transition appropriée, du point de vue de la hauteur, au secteur patrimonial composé essentiellement de bâtiments de hauteur peu élevée au sud;
 - iii. autorisera l'aménagement de bâtiments de hauteur moyenne à élevée au côté nord de la rue Besserer, assurant une transition à l'ensemble de bâtiments de hauteur élevée autorisés à l'extrémité est de la rue Rideau.

Qualité de vie résidentielle

- f. Le Conseil municipal veillera à améliorer la qualité de vie résidentielle dans le secteur de la Côte de Sable ouest et lorsqu'il examine des plans d'aménagement, tiendra compte des critères de conception contenus dans les sections 2.5.1 et 3.6.6 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Plus particulièrement, le Conseil municipal tiendra compte des facteurs suivants dans l'application de cette politique :
- i. création de bâtiments à échelle humaine et retrait des étages supérieurs des bâtiments de taille moyenne à élevée conformément à l'article e) ci-dessus;
 - ii. aménagement assurant une intimité adéquate aux habitants et exposition des unités résidentielles au soleil;
 - iii. création d'aires d'agrément privées et communes à l'extérieur et à l'intérieur;
 - iv. création d'un corridor/secteur comportant des arbres;
 - v. création d'une entrée reconnaissable et d'une claire transition à partir de la voie de passage publique.

Ressources de loisir

- g. Le Conseil municipal encouragera la conservation et l'amélioration des ressources de loisir existantes. Dans toute la mesure du possible, il veillera à l'ajout d'aires d'agrément pour les piétons et d'espaces ouverts verts. Dans la mise en œuvre de cette politique, le Conseil municipal encouragera ce qui suit :
- i. la prise de mesures pour promouvoir, négocier et faciliter la création d'un espace de récréation commun dans la partie sud du terrain de l'école primaire Saint Joseph et l'église Saint Joseph qui se trouvent dans la partie centrale du bloc délimité par les rues Wilbrod,

- Cumberland et Laurier et l'avenue King Edward, de concert avec le Conseil des écoles séparées et les représentants appropriés d'Oblate;
- ii. l'amélioration de l'aspect de la ruelle Ring au moyen d'éléments paysagers inertes et verts en tant que lien piétonnier à l'espace de récréation ci-dessus, tout en permettant les mouvements véhiculaires nécessaires;
 - iii. la création de petites aires d'agrément pour les piétons, autorisée par l'intermédiaire du processus d'approbation et de réglementation du plan d'implantation, reliant le secteur de façon générale sur une diagonale sud est/nord ouest et créant un lien avec les secteurs à aspect unique et les rues à thème adjacentes.

Environnement piétonnier

- h. Le Conseil municipal encouragera l'amélioration de l'environnement piétonnier dans la Côte de Sable ouest, notamment par la prise des mesures suivantes :
 - i. désignation et amélioration de corridors piétonniers où une attention spéciale est accordée à l'aspect des rues et à la mise en place des éléments tout en complétant le caractère patrimonial et le contexte architectural du secteur;
 - ii. création de petites aires d'agrément et de petits espaces ouverts pour les piétons conformément à l'article g) ci-dessus;
 - iii. dispositifs de ralentissement de la circulation pour l'avenue Laurier et la rue Waller.
[Modification no 24, 25 mai 2005]

Perspectives

- i. Le Conseil municipal protégera et améliorera les importantes perspectives à partir des voies de passage publiques dans la Côte de Sable ouest, comme celles des églises existantes dans le secteur, de l'église Sainte Brigitte dans la Basse ville (village By) et de la Cour des arts dans le secteur du Centre Rideau/Centre des congrès.

Camions de passage

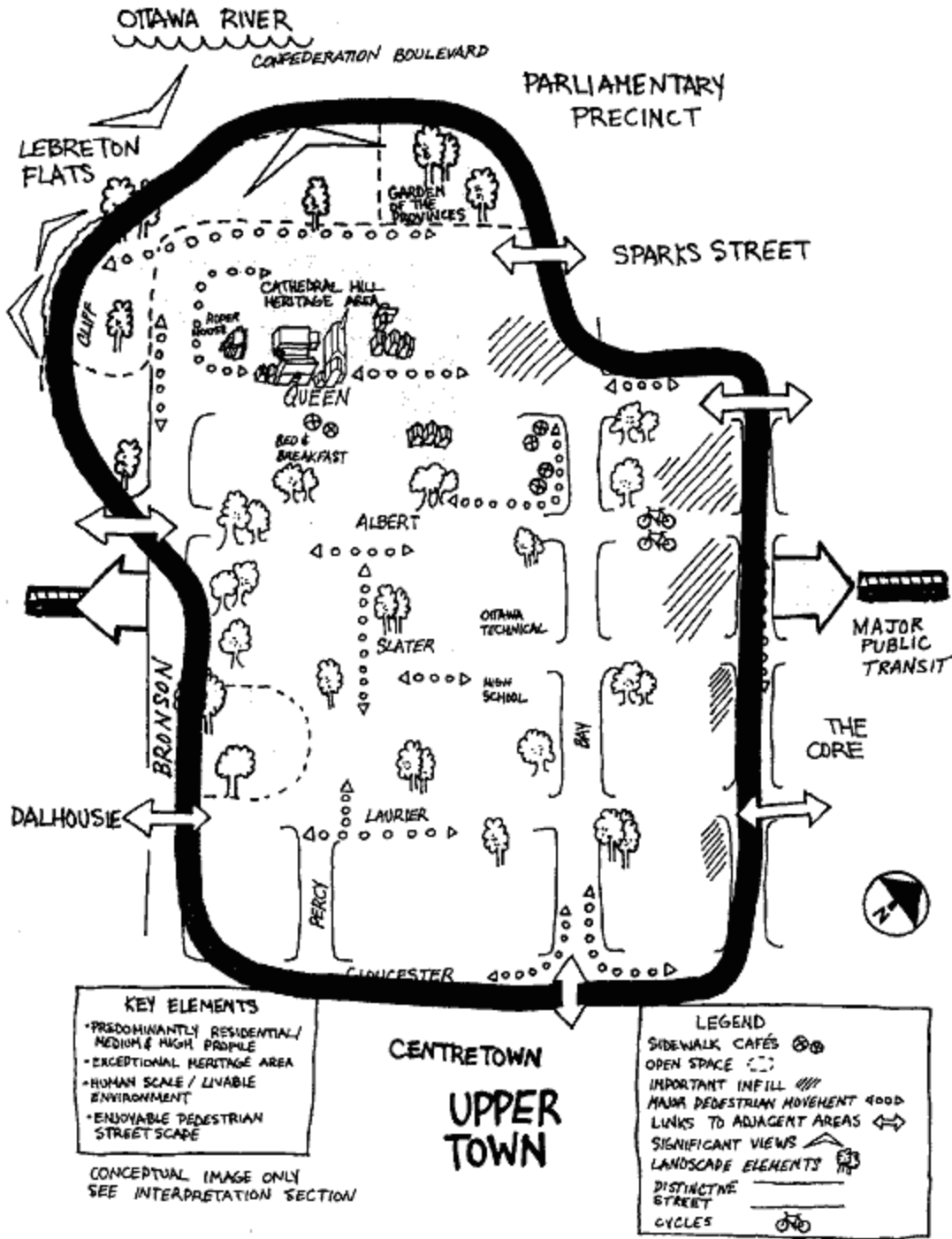
- j. Le Conseil municipal, désireux de respecter l'article f) ci-dessus, assurera l'interdiction pour les camions de traverser le secteur à mesure que des itinéraires de rechange sont créés afin de créer un environnement moins bruyant et plus sûr.

Stationnement à court terme

- k. Le Conseil municipal pourra autoriser, au côté nord de la rue Besserer, à l'ouest de la rue Cumberland, des installations de stationnement à court terme conçues soigneusement et intégrées aux éléments d'aménagement polyvalent qui pourraient desservir les secteurs adjacents de la rue Rideau et du Centre Rideau/Centre des congrès. Le Conseil municipal veillera à ce que la circulation générée par de telles installations ne soit pas supérieure à la capacité des voies de circulation qui y donnent accès et réduira également au minimum les impacts véhiculaires potentiels sur les utilisations résidentielles avoisinantes.
- l. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 11) :
 - iv.
 - i. **Embellissement de l'avenue King Edward** un plan d'aménagement de l'avenue King Edward à la hauteur du secteur à aspect unique Côte-de-sable (dans le cadre d'un plan d'aménagement général couvrant la rue Rideau jusqu'à l'avenue Mann), comprenant la plantation d'arbres, l'éclairage, l'aménagement paysager, l'amélioration des trottoirs ainsi que l'aménagement d'œuvres d'art publiques et de mobilier de rue;
 - ii. **Embellissement de la rue Cumberland** un plan d'aménagement de la rue Cumberland, comprenant le pavage, l'éclairage, le mobilier de rue, la plantation d'arbres, l'aménagement paysager et une intersection spéciale à la hauteur de l'avenue Laurier, afin de rehausser le rôle de la rue comme voie piétonnière et cycliste principale entre la rue Rideau et l'Université

- iii. **Aire de reconstruction du maillage urbaini Nicolas/Laurier/MacKenzie/Waller, Rideau** dans le cadre d'une étude sur les transports au centre-ville, l'aménagement de dispositifs de ralentissement de la circulation et la configuration des intersections le long de la limite sud-est du secteur à aspect unique (y compris les rues Nicholas / Waller), afin d'améliorer l'environnement piétonnier et l'accès au secteur. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.10 Haute-Ville [Modification n° 122, 16 août 2013]



1.10.1 Vision

Prédominance résidentielle

À l'avenir, la Haute-Ville contribuera considérablement à la vitalité de l'Aire centrale et plus particulièrement du centre-ville, comme quartier résidentiel urbain attrayant agréable à vivre et offrant un district unique à valeur patrimoniale et un environnement piétonnier plaisant.

Le secteur sera constitué surtout de logements, notamment des constructions basses situées au rez-de-chaussée d'immeubles de grande hauteur, mais on y trouvera un nombre limité d'utilisations piétonnières au niveau de la rue, tels des magasins d'alimentation au détail, des dépanneurs, des restaurants ou des cafés en plein air que fréquenteront principalement les habitants du secteur. Dans la partie nord du quartier, on trouve quelques bâtiments de faible hauteur à valeur patrimoniale abritant entre autres des gîtes touristiques et un nombre limité de petits hôtels qui contribueront à l'ambiance piétonnière du secteur et assureront une transition vers des hôtels à proximité se trouvant dans la partie ouest du centre-ville et près de la rue Sparks. En raison de leurs attributs historiques, ces bâtiments patrimoniaux devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Conservation des bâtiments à valeur patrimoniale

Le district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale, qui se trouve près du Jardin des provinces à la limite nord-ouest du secteur, crée un accès et une transition uniques à la Haute-Ville et au centre-ville. On protégera et améliorera l'intégrité architecturale et l'identité culturelle de cet important ensemble de bâtiments historiques. La maison Roper, par exemple, un important bâtiment à Ottawa, sera visible au-dessus de la falaise calcaire historique à partir de voies d'accès sur les plaines LeBreton et à partir du boulevard de la Confédération. Les piétons se promenant du côté ouest de la rue Sparks seront attirés par le caractère patrimonial unique de ce secteur ainsi que par les perspectives panoramiques des plaines LeBreton, de la rivière des Outaouais et de Hull depuis les aires d'agrément piétonnières aménagées avec goût interprétant la très ancienne histoire géologique d'Ottawa sur la falaise calcaire et menant, en contrebas, à la partie inférieure d'un parc de l'escarpement. [Modification n° 24, 25 mai 2005] [Modification n° 122, 16 août 2013]

Hauteur des bâtiments

Dans le restant du quartier de la Haute-Ville, au sud du district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale, on trouvera essentiellement des bâtiments de moyenne à grande hauteur à échelle humaine respectant les bâtiments à valeur patrimoniale qui se dressent ici et là. Dans le but de créer un environnement agréable et des rues où les piétons aiment à se promener, les nouveaux édifices résidentiels observeront des caractéristiques conceptuelles visant à éviter que certains bâtiments dominant trop, à réduire les ombres et le vent, à enrichir la forêt urbaine et à prévoir des aires d'agrément commodes à l'intérieur et à l'extérieur.

Mouvement des piétons

Un réseau de sentiers piétonniers dans le secteur reliera le Jardin des provinces, le district de la colline de la cathédrale, la rue Sparks, les plaines LeBreton, le centre-ville et les espaces ouverts dans la Haute-Ville. Des éléments agrémentant l'aspect des rues et une abondance d'éléments paysagers respecteront l'environnement architectural du secteur et stimuleront la tenue d'activités sociales. L'îlot où se trouvent la Ottawa Technical High School et des terrains de jeu offrira des utilisations publiques et résidentielles intercalaires importantes, ainsi qu'un espace ouvert amélioré qui servira de point de mire pour la partie sud de la Haute-Ville et accueillera une variété d'activités de loisir communes. [Modification n° 24, 25 mai 2005] [Modification n° 122, 16 août 2013]

Plan de conception communautaire (PCC) du plan de district de la zone de l'Escarpement

Approuvé par le Conseil municipal le 10 décembre 2008, le PCC du plan de district de la zone de l'Escarpement est le document de politique qui orientera les projets d'aménagement dans la Haute-Ville

au sud du Jardin des provinces, à l'ouest de la rue Bay et au nord de l'avenue Laurier. Ce document fournit les lignes directrices en matière de conception urbaine et les paramètres de l'évolution que connaîtra le secteur afin de devenir une collectivité diversifiée et attrayante, prisée pour ses attraits naturels, la qualité et l'unicité de ses espaces ouverts, ses services publics et ses nouveaux bâtiments. Pour resserrer l'écart qui sépare la collectivité naissante des plaines LeBreton et le noyau de la ville, l'on projette des aménagements polyvalents de haute qualité et un réseau d'espaces verts amélioré.

Transport

Les améliorations apportées au Transitway et la mise en place d'un réseau de transport en commun express rehausseront la qualité de vie des résidents de la Haute-Ville, amélioreront l'environnement des rues et la qualité de l'air et réduiront le bruit, tout en assurant un service fréquent de transport en commun.

Dans le cadre du projet d'infrastructure cyclable est-ouest d'Ottawa, un sentier polyvalent traversera le nouveau parc communautaire central afin de relier les voies cyclables de l'avenue Laurier aux pistes du sentier polyvalent actuel en direction ouest.

Par l'adoption d'une combinaison de mesures publiques et privées, la Haute-Ville de l'avenir sera un quartier urbain attrayant dont la proximité au centre-ville attirera non seulement des résidents, mais également des visiteurs qui profiteront de son ambiance historique unique et de son environnement piétonnier agréable.

1.10.2 Objectifs

Utilisations principalement résidentielles

- a. Valoriser et protéger la Haute-Ville telle que désignée à l'annexe B – Secteurs à aspect unique et rues à thème en tant que quartier essentiellement résidentiel qui contribue à la vitalité de l'Aire centrale.

Amélioration de la qualité de vie et protection du patrimoine

- b. Améliorer la qualité de vie des habitants de la Haute-Ville et préserver et améliorer ses ressources à valeur patrimoniale.
- c. Créer un nouveau parc central, qui sera un lieu de rassemblement communautaire tout indiqué, dans la partie ouest du quadrilatère formé par l'avenue Bronson, la rue Slater, la rue Bay et l'avenue Laurier.

1.10.3 Politiques

Quartier essentiellement résidentiel [Décision du C.M.O., 24 mars 1998]

- a. Le Conseil municipal autorisera essentiellement des utilisations résidentielles, y compris des gîtes touristiques, dans la Haute-Ville, afin de contribuer à la vitalité de l'Aire centrale, et spécialement du centre-ville adjacent. Le Conseil municipal pourrait également autoriser :
 - i. des utilisations commerciales limitées au niveau de la rue dans le secteur, tels des dépanneurs, des restaurants, des magasins d'alimentation au détail et des établissements de services personnels, à condition que ces utilisations répondent essentiellement aux besoins des habitants locaux et qu'ils :
 - n'attirent pas d'importants volumes de circulation automobile,
 - ne créent pas des quantités excessives de bruit ou de fumée,
 - ne nécessitent pas d'importantes superficies sur place pour l'entreposage de marchandises ou le stationnement de véhicules;
 - ii. un nombre limité d'autres utilisations dans le secteur qui complètent le caractère résidentiel du secteur conformément aux critères du point i) ci-dessus, telles des utilisations récréatives

et publiques, et des bureaux, à condition que les utilisations résidentielles dominent dans le secteur.

Conservation des bâtiments à valeur patrimoniale

- b. Le Conseil municipal assurera la protection, la conservation et la mise en valeur des ressources et des caractéristiques patrimoniales de la Haute-Ville. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal tiendra compte des critères conceptuels énoncés aux sections 2.5.1 et 3.6.6 du Plan officiel pour s'assurer que tout nouvel aménagement intercalaire, toute modification apportée à des édifices à valeur patrimoniale et toute amélioration de lieux publics dans ce secteur tiennent compte de son caractère patrimonial unique et le complètent.

Hauteur des aménagements

- c. Le Conseil municipal autorisera l'aménagement de bâtiments essentiellement de hauteur moyenne à élevée dans la Haute-Ville à condition :
- que, dans le district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale, les bâtiments respectent le caractère dominant de la falaise calcaire historique, selon les critères décrits ci-dessous, et tiennent compte du caractère patrimonial du district;
 - que tout aménagement assure une transition de la falaise calcaire historique et du district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale aux édifices essentiellement de hauteur moyenne à élevée qui se trouvent dans le reste de la Haute-Ville. Cette transition créera un accès transitionnel unique à l'Aire centrale qui respecte le caractère patrimonial du secteur de la colline de la cathédrale et l'importance de la falaise calcaire historique;
 - que, peu importe sa taille, l'aménagement contribue à créer des bâtiments à échelle humaine;
 - que, si besoin est, l'aménagement assure une transition efficace entre les bâtiments de faible et de grande hauteur;
 - que l'aménagement assure la transition vers les quartiers résidentiels existants, au sud. [Modification n° 24, 25 mai 2005] [Modification n° 122, 16 août 2013]

Réaménagement du site de l'ancienne Ottawa Technical High School

- d. Le Conseil municipal envisagera le réaménagement du site de l'ancienne Ottawa Technical High School afin de créer un parc communautaire, tel que décrit à la section 1.10.3 g) iv., et des lotissements résidentiels polyvalents à forte densité (avec activité commerciale ou résidentielle au rez-de-chaussée côté rue), à condition :
- que la hauteur maximale des bâtiments soit de 83 mètres pour le nouvel aménagement et de 67 mètres pour les lotissements, ce qui correspond aux hauteurs maximales de bâtiments (de 72 mètres et 56 mètres respectivement) stipulées dans le PCC du plan de district de la zone de l'Escarpement. Les édifices seront en forme de pointe, comporteront des socles les reliant entre eux et seront séparés d'au moins 20 mètres, afin de préserver les points de vue et la pénétration du soleil, de réduire les répercussions de l'ombrage, de maintenir l'intimité des unités d'habitation et d'éliminer les murs aveugles et les façades inanimées. Les édifices de trois à six étages reposeront sur un socle massif bien aménagé et propice à la marche et observeront un retrait minimal de 3 à 3,5 mètres par rapport à toutes les limites de propriété, afin d'animer la rue et de réduire les répercussions des grands édifices;
 - que l'aménagement tienne compte de l'évaluation patrimoniale 2013 du bâtiment scolaire actuel de la parcelle nord du site de l'ancienne Technical High School, délimitée par les rues Albert, Slater et Bay. Voici les quatre options d'aménagement proposées pour ce site : aménagement entièrement résidentiel; tours d'habitation et de bureaux; aménagement résidentiel et auditorium; aménagement résidentiel, bureaux et auditorium;
 - que l'Ottawa-Carleton District School Board détenant le terrain destiné à la création du parc communautaire le cède à la Ville à titre gratuit et l'assortisse d'une exemption de l'affectation à la création de parcs.

Îlot situé au nord de la rue Slater, à l'ouest de l'ancienne Ottawa Technical High School

- e. Le Conseil municipal envisagera le réaménagement de l'îlot délimité par la rue Slater, l'avenue Bronson et la rue Albert, à l'ouest du site de l'ancienne Ottawa Technical High School, à condition qu'un plan d'aménagement exhaustif soit produit, qu'une réunion parcellaire soit envisagée et qu'une évaluation patrimoniale soit entreprise afin de déterminer la valeur patrimoniale et l'intégrité des structures actuelles qu'abrite cet îlot.

Qualité de vie résidentielle

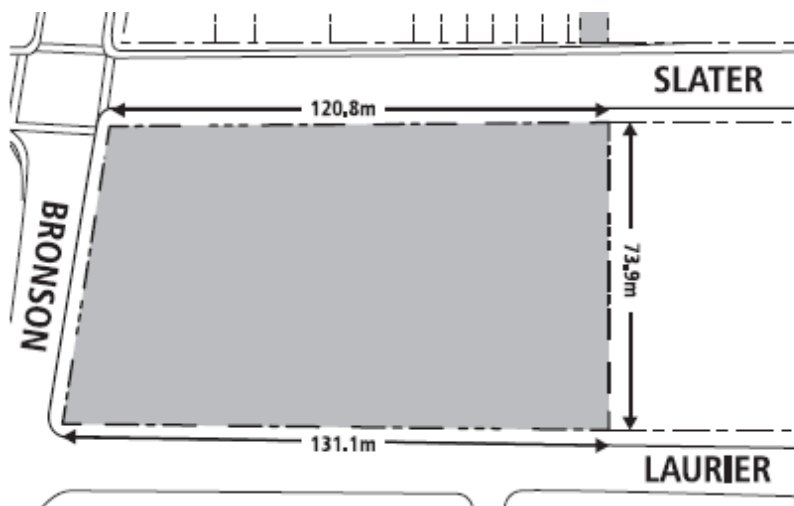
- f. Le Conseil municipal veillera au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie dans la Haute-Ville lorsqu'il examinera des propositions d'aménagement résidentiel dans le secteur, en tenant compte des critères de conception du Plan officiel d'Ottawa, sections 2.5.1 et 3.6.6, et plus particulièrement des critères suivants :
- i. conception visuellement intéressante des étages inférieurs des bâtiments de grande à moyenne hauteur;
 - ii. retrait des étages supérieurs des bâtiments de grande à moyenne hauteur par le recours, entre autres, à un socle pour créer des bâtiments à échelle humaine et pour réduire au minimum le risque que certains bâtiments dominant ou créent de l'ombre;
 - iii. création, si besoin est, d'une transition des bâtiments de faible hauteur aux bâtiments de grande hauteur, et vice versa;
 - iv. création d'une entrée reconnaissable et d'une transition marquée à partir des voies de passages publiques;
 - v. réduction au minimum des obstacles qui bloquent le soleil et des effets de vent non souhaités au niveau de la rue;
 - vi. création d'aires d'agrément paysagées privées et communes à l'extérieur;
 - vii. prise de mesures assurant un degré d'intimité adéquat et l'exposition au soleil des unités résidentielles;
 - viii. aménagement de corridors ou secteurs plantés d'arbres. [Modification n° 24, 25 mai 2005]
[Modification n° 122, 16 août 2013]

Environnement piétonnier et espaces ouverts

- g. Le Conseil municipal veillera à l'amélioration et à la mise en valeur de l'environnement piétonnier et des espaces ouverts dans la Haute-Ville en prenant des mesures telles les suivantes :
- i. désignation et amélioration des corridors piétonniers et en particulier, création dans le secteur d'un réseau piétonnier reconnaissable et agréable qui comporte une abondance d'éléments paysagers et de liens vers des espaces ouverts locaux et à proximité, vers des rues à thème et des secteurs à aspect unique et en particulier vers le district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale, la rue Sparks, le noyau de la ville, les plaines LeBreton, la cité parlementaire, la rivière des Outaouais et le centre-ville;
 - ii. **Espaces ouverts existants** - promotion de la protection des espaces ouverts existants comme le Jardin des provinces;
 - iii. **Mise en valeur des espaces ouverts** - de concert avec la Commission de la capitale nationale, étude de la mise en valeur potentielle de l'espace ouvert surplombant les plaines LeBreton, au sommet de la falaise calcaire historique à l'extrémité ouest de la rue Sparks, connu sous le nom de parc Bronson, et création d'un parc de destination, notamment en aménageant des éléments paysagers inertes et verts appropriés qui tiennent compte du caractère du district de conservation du patrimoine de la colline de la cathédrale, qui assurent la préservation des perspectives panoramiques à partir de cet emplacement, l'aménagement d'un escalier ou d'un autre dispositif entre le sommet de la falaise et le bas de l'escarpement ainsi que la partie inférieure d'un parc de l'escarpement, et la création d'éléments d'interprétation appropriés portant sur l'histoire géologique et architecturale d'Ottawa, de concert avec d'autres paliers gouvernementaux.

- iv. **Nouveau parc central** - création d'un parc communautaire central de 0,8 hectares, tel qu'illustré à la figure 1, qui accueillera des activités communautaires de loisir dans la partie ouest de l'îlot délimité par les avenues Bronson et Laurier et les rues Slater et Bay. Le Conseil municipal entamera un processus de conception communautaire afin de déterminer précisément son modèle et la gamme d'installations récréatives qu'il accueillera. Les jardins communautaires et le mur Tech seront intégrés au nouveau parc. Le conseil étudiera aussi la possibilité d'y intégrer les utilisations proposées dans le PCC du plan de district de la zone de l'Escarpement. [Modification n° 24, 25 mai 2005]

Figure 1 – Dimensions du parc



- v. **Ruelle piétonnière nord-sud** – création d'une ruelle piétonnière en milieu d'îlot reliant du nord au sud la rue Albert à l'avenue Laurier en vue de faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes dans le district, de procurer des adresses donnant sur la bordure ouest du nouvel aménagement intercalaire résidentiel et de servir de lien vers les arrêts de transport en commun situés sur les rues Albert et Slater. Entre la rue Slater et l'avenue Laurier, la ruelle délimitera la bordure est du parc central et offrira un accès et une transition au nouvel aménagement résidentiel. Une fois terminée, cette ruelle deviendra une emprise publique municipale.
- vi. **Amélioration des paysages de rue** – aménagement de rue et réfection des passages de piétons et de cyclistes aux grandes intersections, plantation d'arbres de rue comme le prévoit le plan de district de la zone de l'Escarpement.

Perspectives

- h. Le Conseil municipal veillera à la protection et à la mise en valeur des principales perspectives qu'offrent les espaces ouverts publics et les bordures des voies de passage publiques dans la Haute-Ville. Il protégera et améliorera plus particulièrement les perspectives panoramiques des plaines LeBreton, de la rivière des Outaouais et de ses îles à partir des voies de passage publiques de la rue Sparks conformément à l'article g) ci-dessus, ainsi que les principales perspectives de secteurs à aspect unique adjacents, comme la rue Sparks, le noyau de la ville et la cité parlementaire. Le Conseil municipal protégera les perspectives des édifices du Parlement depuis deux endroits du cimetière Beechwood, comme il est indiqué dans l'appendice 12 du

volume 1 du présent plan. [Modification n° 69, 26 novembre 2008] [Modification n° 122, 16 août 2013]

1.11 Plaines LeBreton

Partie continentale des plaines Lebreton et îles Victoria et Amelia

Les sections 1.11.2 à 1.11.5 ne s'appliquent qu'à la partie continentale des plaines Lebreton et des îles Victoria et Amelia. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

On peut se référer au rapport intitulé " The LeBreton Flats Plan incorporating Official Plan Amendments " élaboré par la Commission de la capitale nationale en janvier 1997. Ce rapport renferme une grande quantité d'informations de base au sujet des plaines LeBreton. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Îles Chaudière et Albert

On peut se référer au rapport intitulé « The Isles: Domtar Lands Redevelopment », daté du 22 avril 2014. Ce rapport constitue le cadre conceptuel du promoteur et contient les principes d'aménagement qui orienteront l'ensemble des projets d'aménagement à Ottawa et à Gatineau, et plus particulièrement sur les îles Chaudière et Albert.

Les sections 1.11.6 à 1.11.12 ne s'appliquent qu'à la partie des plaines Lebreton constituée des îles Chaudière et Albert. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.1 Vision – Partie continentale des plaines Lebreton et îles Victoria et Amelia

[Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Site unique

Les plaines LeBreton constituent un site unique au cœur de la Ville d'Ottawa qui est essentiel à l'avenir de la Capitale nationale et de l'Aire centrale. Les plaines LeBreton ont une destinée différente de celle d'autres terrains non utilisés et ont le potentiel d'accueillir et de soutenir une fois de plus une collectivité dynamique.

Endroit axé sur les personnes

La vision est de transformer les plaines LeBreton en un endroit axé sur les personnes au cours du prochain siècle, de mettre au défi les promoteurs et décideurs de l'avenir de créer une collectivité urbaine dans le centre-ville d'Ottawa où les gens peuvent habiter, travailler, se rencontrer et se divertir. Il s'agira d'une collectivité à utilisations variées, entourée d'espaces ouverts. Elle se composera de quartiers compacts, reliés ensemble et reliés au réseau d'espaces ouverts plus vaste par des sentiers et rues attrayantes pour les piétons. Tout le secteur sera desservi par un système de transport en commun hautement accessible pour réduire le besoin de se déplacer en automobile.

Utilisations variées

L'aménagement des plaines LeBreton se traduira par une intensification résidentielle dans l'Aire centrale et par la création de nouvelles possibilités d'emploi au sein de la collectivité. On accordera la priorité aux utilisations polyvalentes, en établissant un équilibre entre des emplois et des logements et en utilisant mieux les précieux terrains urbains et l'infrastructure. Les types de logements, leur taille et leur coût répondront aux changements démographiques actuels et futurs et offriront de nouvelles possibilités conceptuelles de haute qualité par la création de densités allant de moyenne à élevée dans l'Aire centrale. Ainsi, on « récupérera » un site abandonné, tout en exigeant que des mesures d'assainissement soient entreprises à mesure qu'il est développé.

Rôle en tant que capitale nationale

Le rôle d'Ottawa en tant que capitale nationale sera renforcé grâce aux plaines LeBreton de l'avenir. Représentant l'un des derniers secteurs immobiliers avoisinant un plan d'eau au centre-ville, les plaines demeureront entre les mains du public en tant qu'espace ouvert, et on mettra l'accent sur l'accès public et sur les utilisations culturelles et l'aménagement de bureaux reflétant le rôle d'Ottawa en tant que capitale nationale. On créera à cet endroit une « zone commune LeBreton », qui sera un important lieu de rencontre et de tenue d'événements, afin de combler un important vide dans le réseau des espaces ouverts pouvant accueillir des programmes dans la capitale.

Plan d'aménagement du XXI^e siècle

Le plan d'aménagement des plaines LeBreton représente un plan d'aménagement pour le XXI^e siècle qui a le potentiel de satisfaire à de nombreux objectifs de par sa diversité et orientation et en raison de l'équilibre qu'il offre.

1.11.2 Objectifs

- a. Créer un prolongement de l'Aire centrale, offrant un grand éventail d'utilisations et d'activités, où les gens peuvent habiter, travailler, se rencontrer et se divertir.
- b. Créer une occasion d'accroître la présence de la Ville d'Ottawa en tant que capitale nationale dans l'Aire centrale, grâce à un aménagement qui encouragera les visiteurs à venir à Ottawa.
- c. Encourager l'aménagement compact et l'utilisation efficace des terrains à proximité de la station du Transitway aux plaines LeBreton.
- d. Fournir la possibilité d'accroître considérablement le nombre des unités de logement dans l'Aire centrale, en prévoyant une gamme d'options de logement.
- e. Augmenter le nombre des possibilités d'emploi dans l'Aire centrale.
- f. Favoriser la création de liens avec les aires adjacentes et encourager l'utilisation des plaines LeBreton par les membres de la collectivité existante.
- g. Veiller à ce que l'aménagement soit compatible avec les secteurs adjacents.
- h. Améliorer les attributs uniques du site, tels l'étendue riveraine et l'aqueduc.
- i. Encourager l'utilisation par le public des liens verts et l'accès à ceux-ci.
- j. Protéger et intégrer prudemment les caractéristiques patrimoniales désignées, tels l'aqueduc, ses ponts et la station de pompage.
- k. Veiller à ce que les améliorations à apporter à l'infrastructure soient définies et effectuées.
- l. S'assurer que le secteur répond aux critères applicables d'assainissement du sol et des eaux souterraines.

S'assurer que l'aménagement se fait de manière ordonnée et efficace.

1.11.3 Politiques sur l'utilisation des terrains

Les politiques qui suivent s'appliquent aux désignations d'utilisation des terrains qui figurent à l'annexe Q - Utilisation des terrains dans les plaines LeBreton. Les catégories d'utilisation des terrains incluent les suivantes : utilisations culturelles/bureaux; réseau de liens verts - corridor de la voie d'eau, grand espace ouvert, liens; utilisation polyvalente et utilisation résidentielle.

1.11.3.1 Utilisations culturelles/bureaux**Utilisations axées sur le public**

- a. Le Conseil municipal appuiera et encouragera l'aménagement d'utilisations axées sur le public dans la section nord des plaines LeBreton, comme importante destination agissant comme un « contrepoids » à l'ouest du boulevard de la Confédération et de la cité parlementaire.
- b. Le Conseil municipal autorisera des utilisations tels des musées, des galeries d'art et des bureaux et encouragera l'accès public, à tout le moins aux rez-de-chaussée des immeubles.

- c. Le Conseil municipal autorisera des utilisations connexes au niveau des rues tels des points de vente au détail, des établissements de loisir et des restaurants pour créer un secteur dynamique et agréable exerçant un attrait sur les gens la journée et le soir.
- d. Le Conseil municipal encouragera et appuiera l'aménagement de nouvelles utilisations non gouvernementales et gouvernementales importantes sur le plan national et l'expansion des attractions pour les touristes.

Importants retraits

- e. Le Conseil municipal veillera à ce que les bâtiments se trouvant au nord de la « zone commune LeBreton » proposée se trouvent assez loin du corridor de la voie d'eau afin d'augmenter la quantité d'espaces ouverts entre ces immeubles et la rivière des Outaouais et il encouragera l'aménagement du secteur ainsi dégagé en tant qu'espace en plein air accessible au public et associé à ces immeubles.

1.11.3.2 Réseau de liens verts**Orientation**

- a. Le Conseil municipal fera en sorte que le réseau de liens verts permette un accès public à la rivière des Outaouais, protège les importantes aires naturelles, prévoit des espaces pour l'aménagement de parcs municipaux et fédéraux, inclue des liens internes pour les piétons et les cyclistes et inclue des liens avec le réseau des liens verts adjacent; dans cette optique, il appuiera l'aménagement d'approximativement 40 % des plaines LeBreton comme espaces ouverts.

Le Conseil municipal reconnaît que les terrains désignés comme « lien vert - important espace ouvert » au nord de la rue Scott et à l'ouest du parc municipal proposé demeureront vacants jusqu'à ce qu'on ait décidé de leur utilisation future et des exigences d'assainissement et qu'il se pourrait qu'on doive attendre un certain temps pour qu'une modification soit apportée au plan officiel pour permettre l'aménagement de ces terrains.

Corridor de voie d'eau

- b. Le Conseil municipal veillera à ce que les terrains le long du corridor de la voie d'eau incluent un parc de largeur variable d'au moins 40 mètres, entre la rive de la rivière des Outaouais et le secteur des utilisations culturelles/bureaux, pour faciliter l'accès du public à l'étendue riveraine dans un environnement d'espaces ouverts.
- c. Le Conseil municipal exigera que soit établi un Plan de restauration du paysage et de l'habitat satisfaisant selon la Ville d'Ottawa, avant l'aménagement des terrains réservés à des utilisations culturelles/bureaux et parallèlement à l'élimination proposée de la Promenade de la rivière des Outaouais.

Grands espaces ouverts

- d. Le Conseil municipal encouragera et appuiera l'utilisation des terrains du grand espace ouvert désignés comme la « zone commune LeBreton » à l'annexe Q, pour la tenue de festivals et d'événements spéciaux nationaux, régionaux et locaux et comme parc pour des activités de cérémonie et de loisir.
- e. Le Conseil municipal veillera à ce que, dans le contexte de la planification des activités et des programmes dans la « zone commune LeBreton », on réduise les impacts négatifs possibles sur la collectivité adjacente et permettra uniquement l'utilisation du parc dans ce contexte.
- f. Le Conseil municipal veillera à ce que des utilisations de récréation communautaires adéquates soient fournies au moyen de zonage et l'aménagement d'un parc municipal proposé d'environ 2,5 hectares, comme le montre l'annexe Q.
- g. La Ville d'Ottawa entreprendra la planification et la conception du parc municipal proposé.

- h. Le Conseil municipal exigera que le parc municipal soit défini et aménagé dans l'année qui suit l'enregistrement d'un plan de lotissement ou l'approbation d'une demande de réglementation des plans d'implantation pour les terrains adjacents au parc.

Éléments naturels

- i. Le Conseil municipal exigera la préservation d'importants secteurs boisés et d'éléments naturels sur les terrains qui font partie du réseau des liens verts à proximité de la station de pompage de la rue Fleet et du canal de fuite.

Terrains réservés aux liens verts

- j. Le Conseil municipal exigera qu'au moins 5 mètres d'espace ouvert soit prévu entre la clôture proposée le long de l'aqueduc et les propriétés adjacentes, afin d'y prévoir des sentiers pour les piétons et les cyclistes de sorte qu'ils puissent accéder au parc municipal proposé et au reste de l'Aire centrale.
- k. Le Conseil municipal encouragera la Commission de la capitale nationale à aménager le secteur autour de l'aqueduc en tant que parc, en tenant compte de sa valeur patrimoniale et de son paysage et habitat comme éléments contribuant de façon importante à la vitalité et à l'attrait des plaines LeBreton.
- l. Le Conseil municipal examinera l'utilisation de l'aire d'entrée d'eau dans l'aqueduc comme aire de loisir, tout en reconnaissant sa fonction comme point d'approvisionnement du conduit souterrain qui amène l'eau à la station de pompage de la rue Fleet.
- m. Le Conseil municipal veillera à ce que les ponts existants au-dessus de l'aqueduc fournissent dans toute la mesure du possible des liens entre différents sentiers.
- n. Le Conseil municipal s'assurera que tout impact négatif possible sur les aires d'entrée de l'eau dans l'aqueduc et du canal de fuite résultant de la construction de nouveaux ponts associés au « Boulevard LeBreton » proposé est réduit au minimum à l'aide d'un processus d'évaluation environnementale.
- o. Le Conseil municipal encouragera la continuation du cours d'utilisation de kayaks dans le canal de fuite.
- p. Le Conseil municipal exigera que les demandes d'approbation de travaux d'aménagement dans le cadre du plan du site à côté du canal de fuite de l'aqueduc soient étayées d'évaluations géotechniques de la stabilité des pentes et indiquant la distance à laquelle doivent se faire les aménagements.
- q. La Ville d'Ottawa effectuera une étude des besoins de récréation et culturels pour le district de planification 3, qui précisera les exigences à inclure dans le cadre de l'aménagement de la collectivité des plaines LeBreton.

Usine Thomson-Perkins

- r. Le Conseil municipal autorisera les utilisations commerciales dans l'usine historique Thomson Perkins.

1.11.3.3 Aire à utilisation polyvalente

Utilisations autorisées

- a. Le Conseil municipal autorisera un vaste éventail d'utilisations y compris des utilisations résidentielles, de vente au détail, de loisir, culturelles, institutionnelles et récréatives et des bureaux dans les aires d'utilisation polyvalente se trouvant le long des artères pour créer de l'activité à longueur de journée et toute l'année durant et pour satisfaire aux besoins de la collectivité et, dans ce contexte, il autorisera de façon prioritaire des bureaux ou des unités résidentielles.

Utilisation du système de transport en commun

- b. Le Conseil municipal autorisera une forte densité de bureaux ou d'unités de logement dans des bâtiments de taille élevée, et ces utilisations seront autorisées au-dessus du rez-de-chaussée de ces bâtiments le long de la rue Booth, au sud du « Boulevard LeBreton » proposé, pour encourager l'utilisation du système de transport en commun.

Intégration des utilisations

- c. Le Conseil municipal appuiera l'intégration des utilisations résidentielles et commerciales et des autres utilisations dans les mêmes blocs ou bâtiments.

Utilisations axées sur les piétons

- d. Le Conseil municipal exigera que la rue Booth offre une variété d'utilisations continues de petite échelle axées sur les piétons et au niveau des rez-de-chaussée, tels des commerces de vente au détail, des restaurants et des établissements de services personnels, afin de créer une « rue principale » desservant la nouvelle collectivité et les visiteurs au secteur.
- e. Le Conseil municipal autorisera une variété d'utilisations au niveau des rez-de-chaussée, dont des magasins de vente au détail, des établissements culturels, des restaurants et des établissements de loisir de taille limitée, en dessous des utilisations résidentielles, le long du côté nord de l'aqueduc, pour augmenter l'activité publique à cette partie de l'aqueduc et, dans ce contexte, encouragera l'intégration des secteurs non bâtis de ces propriétés aux terrains de liens verts adjacents de l'aqueduc.
- f. Le Conseil municipal autorisera la construction d'un nombre limité d'établissements de vente au détail dans d'autres secteurs en réponse aux besoins immédiats des résidents, travailleurs et visiteurs, tout en maintenant le caractère de la rue Booth comme « rue principale ».
- g. Le Conseil municipal exigera que les rues résidentielles locales soient réservées essentiellement à des unités de logement et que les établissements commerciaux soient concentrés le long de la rue Booth.

1.11.3.4 Aire résidentielle

- a. Le Conseil municipal appuiera la construction d'une gamme d'unités résidentielles dans des bâtiments de taille moyenne à élevée et ayant une densité comparable à celle que l'on trouve au centre-ville, allant généralement de maisons en rangée à des immeubles à appartements, pour faire une utilisation efficace de l'infrastructure, des services et des installations que l'on trouve dans le noyau de la ville.

Abordabilité et accessibilité

- b. Afin de respecter l'engagement qu'il a pris d'offrir des logements abordables dans le secteur central, le Conseil municipal exigera :
 - i. que le nombre de terrains réservés dans le cadre du processus d'approbation des demandes de lotissement soit suffisant pour permettre que 25 p. 100 de toutes les habitations construites sur les plaines LeBreton soient des logements abordables aux termes des critères établis par ActionOttawa ou des dispositions du nouveau Plan officiel et de l'Énoncé de principe municipal sur le logement, une fois ces documents approuvés;
 - ii. que la Ville, de concert avec la Commission de la capitale nationale, favorise la conclusion de partenariats entre les fournisseurs de logement du secteur sans but lucratif et les promoteurs commerciaux afin de trouver des façons d'aménager des logements abordables au-dessus de commerces situés au rez-de-chaussée des immeubles, de manière à atteindre l'objectif de 25 p. 100;
 - iii. que, si les objectifs en matière de logements abordables ne sont pas atteints avant que 50 p. 100 des permis de construire n'aient été émis, l'accord de lotissement prévoie que la Ville se verra accorder par la Commission de la capitale nationale un droit de préemption pour l'acquisition de terrains destinés à la construction des logements abordables;

- iv. qu'il soit demandé à la Commission de la capitale nationale d'envisager diverses options visant à stimuler l'offre de logements abordables, notamment en accordant des baux à long terme au montant de un dollar aux promoteurs disposés à construire et à entretenir de tels logements. [Modification no 2, 3 septembre 2003]

Densité et profil

- c. Le Conseil municipal autorisera des bâtiments résidentiels à forte densité et de taille élevée immédiatement au sud du parc municipal proposé et le long du « Boulevard LeBreton », qui agira comme artère.

Espaces ouverts de petite taille

- d. Le Conseil municipal exigera que les exigences liées aux espaces ouverts locaux et les besoins de récréation auxquels ne satisfait pas le parc municipal proposé, tel l'aménagement de petites aires de jeu pour les enfants, soient satisfaits dans les aires résidentielles dans le contexte du processus d'examen des demandes d'aménagement.

Orientation

- e. Le Conseil municipal encouragera les constructeurs à faire en sorte que les logements soient orientés vers les rues locales, afin d'encourager l'interaction entre les habitants et la sécurité communautaire.

Garderies

Par l'entremise des processus d'approbation des demandes de lotissement et de réglementation du plan d'implantation, le Conseil municipal examinera, avec les propriétaires fonciers, les possibilités d'aménager des garderies dans les lotissements résidentiels, selon un rapport de 9,3 mètres carrés par enfant pour l'espace intérieur et de 5,6 mètres carrés par enfant pour l'espace extérieur. Chaque garderie construite devrait pouvoir accueillir un minimum de 50 enfants. [Modification no 2, 3 septembre 2003]

1.11.4 Politiques générales

Les politiques générales suivantes s'appliqueront aux plaines LeBreton.

1.11.4.1 Transport**Transitway et station**

- a. Le Conseil municipal encouragera la construction du nouveau Transitway et de la nouvelle station proposés, avant le début de l'aménagement, afin d'éviter des impacts négatifs sur la nouvelle collectivité durant la construction et encouragera un important accès des piétons et des cyclistes à la station du Transitway et l'aménagement d'installations d'entreposage des bicyclettes.

Déplacement de la Promenade et Boulevard LeBreton

- b. Le Conseil municipal appuiera le déménagement de la Promenade de la rivière des Outaouais aux plaines LeBreton, afin que l'étendue riveraine soit ouverte au public. En ce qui concerne le Boulevard LeBreton, la Commission de la capitale nationale veillera à ce que l'évaluation environnementale requise et le plan fonctionnel tiennent compte des impacts que cet alignement auront sur la hauteur des bâtiments et les perspectives, et ce, en conformité avec le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Études des répercussions sur la circulation

- c. Le Conseil municipal exigera que des études des répercussions sur la circulation soient entreprises avant l'approbation des demandes d'aménagement, pour s'assurer que la circulation générée par le site puisse être acheminée comme il se doit ou que des mesures soient prises en

réponse à des lacunes cernées, à la satisfaction de la Ville d'Ottawa et de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

Études sur le bruit

- d. Le Conseil municipal exigera que des études sur le bruit soient entreprises à la satisfaction de la Ville d'Ottawa dans le contexte des travaux d'aménagement adjacents au Transitway et à la station proposés et le long des artères et que des mesures d'atténuation appropriées soient prises en réponse aux impacts potentiels.

Mesures de modération de la circulation

- e. Le Conseil municipal exigera que des mesures de modération de la circulation soient envisagées au moment de la conception des routes locales desservant des aires résidentielles, en mettant l'accent sur la nécessité de réduire au minimum le risque que les automobilistes prennent des raccourcis en passant par le secteur et pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des piétons et des cyclistes, par l'application de lignes directrices sur la conception urbaine, tel que décrit à l'article 1.11.4.4 a) ci-dessous.

Normes sur l'aménagement de recharge

- f. Le Conseil municipal exigera que l'on envisage l'application de normes d'aménagement de recharge au moment de la détermination des servitudes appropriées et des installations à prévoir pour les piétons et les cyclistes et les voies d'accès à aménager, par l'adoption de directives de conception urbaine, tel qu'énoncé à l'article 1.11.4.4 a) ci-dessous.

Réseau de pistes piétonnières/ cyclables

- g. Le Conseil municipal encouragera l'intégration d'un réseau de pistes piétonnières/cyclables continu au sein du réseau des liens verts pour encourager les gens à utiliser des moyens de transport autres que l'automobile et assurera son intégration avec des installations dans les servitudes et avec des sentiers à l'extérieur des plaines LeBreton.
- h. Le Conseil municipal encouragera l'aménagement de sentiers accessibles au public donnant accès à l'aire riveraine et traversant les terrains réservés à des utilisations culturelles et des bureaux et la « zone commune LeBreton.
- i. Le Conseil municipal appuiera l'aménagement de pistes cyclables pour les banlieusards, le long des artères proposées.
- j. Le Conseil municipal exigera la création d'un lien au niveau de la rue à la rue Booth entre la piste piétonnière/cyclable le long de la rue Ottawa vers l'ouest et les terrains faisant partie des liens verts à l'est.
- k. Le Conseil municipal appuiera la conservation des ponts actuels de l'aqueduc désignés comme étant à valeur patrimoniale, en tant que liens pour les piétons et les cyclistes au-dessus de l'aqueduc, pour encourager les déplacements nord sud en toute sécurité.
- l. Le Conseil municipal appuiera la conservation du pont Pooley désigné comme à valeur patrimoniale en tant que lien pour les piétons et les cyclistes.
- m. Le Conseil municipal appuiera la création d'un lien pour les piétons et les cyclistes sous le prolongement de la rue Preston à l'aqueduc, pour permettre l'accès au parc municipal proposé.

Stationnement

- n. Le Conseil municipal appuiera l'aménagement d'installations de stationnement partagées dans les aires à utilisations polyvalentes, pour encourager l'utilisation efficace des terrains et l'intégration des utilisations et envisagera de réduire les exigences de stationnement dans les secteurs où les habitants peuvent se rendre à pied à la station proposée du Transitway, pour encourager l'utilisation du système de transport en commun et découragera la construction d'installations de stationnement en surface, pour minimiser l'impact négatif de telles installations.

Stationnement des autobus touristiques

- o. Le Conseil municipal appuiera la continuation du stationnement des autobus touristiques aux plaines LeBreton en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, tout en faisant en sorte que les risques de bruit et les répercussions négatives sur le plan visuel et de la circulation soient réduits au minimum et que la création d'un secteur à aspect unique aux plaines LeBreton en soit pas compromise.
- p. Le Conseil municipal encouragera l'aménagement d'aires de stationnement adéquates pour les automobiles et les autobus touristiques desservant la zone commune LeBreton, en prenant des mesures telles :
 - i. l'utilisation partagée d'installations de stationnement associées aux utilisations sur les terrains à utilisations culturelles et réservés à des bureaux aux plaines LeBreton;
 - ii. l'utilisation d'installations de stationnement dans des secteurs non résidentiels adjacents comme le noyau du centre-ville et la cité parlementaire.

Liens dans la collectivité

- q. Le Conseil municipal encouragera la création de liens adéquats pour les piétons et les cyclistes afin de permettre aux gens de traverser les rues Scott, Wellington et Albert et afin d'encourager le déplacement en toute sécurité de ces gens entre les plaines LeBreton et la collectivité existante.

Plan de transport en commun

- r. Le Conseil municipal, élaborera, en tant que priorité et de concert avec la Commission de la capitale nationale, un plan du transport en commun pour les plaines LeBreton, qui sera intégré au système de transport en commun de la Ville et nécessitera la construction d'une infrastructure et d'installations tels des sentiers et des liens piétonniers, des arrêts du système de transport en commun, des voies prioritaires pour le transport en commun le long des nouvelles routes et des plans de gestion de la demande en transport, afin d'assurer la mise en œuvre du plan de transport en commun dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement. [Modification no 2, 3 septembre 2003]

Plan conceptuel d'aménagement du réseau routier

- s. Le Conseil municipal exigera que la Commission de la capitale nationale dresse un plan conceptuel et détaillé des voies d'accès pour toutes les routes à construire ou à améliorer aux plaines LeBreton. Ce plan conceptuel définira les intersections en conformité aux politiques contenues dans le Plan secondaire et l'emplacement des services en dessous et au-dessus du niveau des rues et devra être accepté par la Ville et les autorités des services publics. Le Conseil municipal exigera que le plan conceptuel accepté serve à définir et à décrire en détail les conditions liées à la construction des routes au moment de l'approbation des lotissements et de l'aménagement de routes. [Modification no 2, 3 septembre 2003]

1.11.4.2 Environnement**Contamination du sol et des eaux souterraines**

- a. Le Conseil municipal exigera qu'une évaluation environnementale de site soit effectuée et que les mesures de restauration qui s'imposent soient appliquées selon l'esprit des lignes directrices relatives à la remise en état des lieux contaminés de l'Ontario (Guidelines for Use at Contaminated Sites in Ontario) publiées par le ministère de l'Environnement en 1996 puis révisées en février 1997, ou de tout autre règlement fédéral, provincial ou municipal applicable en vigueur au moment de l'aménagement. À cet égard, une évaluation environnementale de site de phase II respectant l'esprit des lignes directrices doit être réalisée avant que ne soit accordée l'approbation finale pour un lotissement, un morcellement ou une demande de réglementation du plan d'implantation concernant le secteur visé par la demande. Le Conseil municipal et le ministère de l'Environnement ont accepté certaines évaluations environnementales de site de

phase I et II achevées avant la diffusion des lignes directrices du fait qu'elles se conformaient à l'esprit de celles ci. [Modification no 2, 3 septembre 2003]

Plans de remise en état du site

- b. Le Conseil municipal exigera que des plans de remise en état s'appliquant tout particulièrement au site soient dressés et que l'on s'engage à remettre en état le site avant d'accorder l'approbation définitive d'une demande de lotissement, de détachement de parcelle ou de réglementation du plan d'implantation pour l'aire faisant l'objet d'une telle demande aux plaines LeBreton et exigera qu'un rapport environnemental intégré soit présenté avant l'approbation définitive de telles demandes.

Surveillance des émissions de gaz naturel

- c. Le Conseil municipal exigera aussi que l'on surveille les quantités de gaz naturel émises au site d'enfouissement de la baie Nepean pour évaluer leur impact du point de vue de la faisabilité de l'aménagement du parc municipal proposé et par rapport aux exigences de gestion du sol, dans le cadre de l'ÉES, tel qu'énoncé à l'article 1.11.4.2 a) ci-dessus.
- d. Le Conseil municipal exigera que l'on surveille les quantités de gaz naturel émises dans tout secteur aménagé se trouvant à 30 mètres ou moins du lieu d'enfouissement de la baie Nepean.

Forêt urbaine

- e. Le Conseil municipal encouragera l'extension de la forêt urbaine dans tout le site au moment de l'examen des demandes d'aménagement ayant trait à des emplacements précis.

1.11.4.3 Infrastructure**Plan directeur sur le raccordement**

- a. Le Conseil municipal exigera que soit dressé un Plan directeur sur le raccordement aux services municipaux, incluant les canalisations et les services publics existants et proposés, à la satisfaction de la Ville d'Ottawa et des compagnies de services publics appropriées, avant la présentation de la demande d'aménagement initiale et que ce plan renferme des détails concernant le calendrier d'exécution des travaux prévus, le financement, les travaux de construction et les responsabilités générales et en matière d'entretien des propriétaires, dans le contexte de différentes phases d'aménagement. Si des changements sont apportés aux suppositions contenues dans ce plan, au moment des travaux d'aménagement, le Plan devra être ajusté en conséquence.

Services souterrains

- b. Le Conseil municipal exigera que les câbles électriques, du téléphone et de la télévision soient enfouis.

Gestion des eaux de ruissellement

- c. Le Conseil municipal exigera que des plans de gestion des eaux de ruissellement au site soient soumis avant l'approbation finale d'une demande de lotissement, de détachement de parcelle ou de réglementation du plan d'implantation, à la satisfaction de la Ville d'Ottawa. Ces plans devront être conformes au Plan global de faisabilité de la gestion des eaux de ruissellement et, là où un aménagement graduel est proposé, devront préciser les phases de mise en œuvre du plan de gestion des eaux de ruissellement et toute mesure provisoire de gestion de ces eaux qui s'avère nécessaire.

1.11.4.4 Conception urbaine**Lignes directrices sur la conception urbaine**

- a. Le Conseil municipal exigera que soit formulé un ensemble de lignes directrices générales sur la conception urbaine portant sur tout le secteur des plaines LeBreton, afin d'aider à la conception

des aires à aménager, des servitudes et des espaces ouverts et des liens réciproques entre eux, d'une manière intégrée et cohérente, avant la présentation initiale d'une demande d'approbation de l'aménagement et exigera que ces lignes directrices sur la conception urbaine tiennent compte de normes de conception de rechange et de mesures de modération de la circulation.

Analyse des effets du vent

- b. Le Conseil municipal exigera que les propositions d'aménagement de bâtiments de taille moyenne et élevée soient soumises à des analyses des effets du vent pour évaluer l'impact de celui-ci dans les rues, les espaces ouverts et les autres aires d'activité des piétons et pour définir des mesures de réduction de ces effets, avant l'approbation des demandes de réglementation du plan d'implantation.

Hauteurs des bâtiments

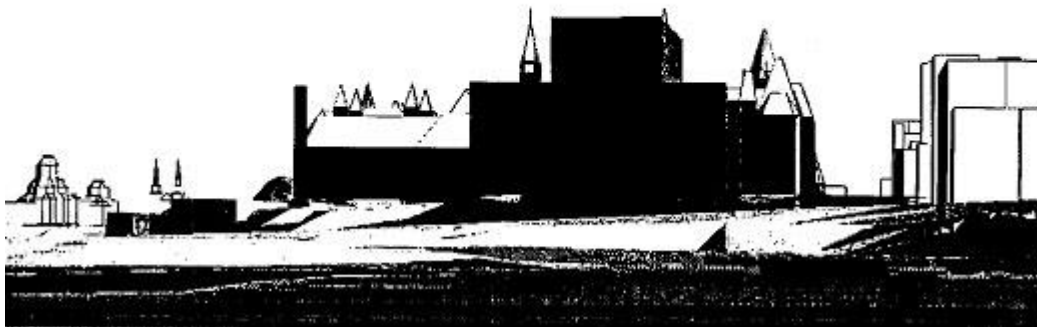
- c. Le Conseil municipal exigera que les hauteurs maximales des bâtiments soient généralement fixées comme suit :
 - i. jusqu'à six étages pour les bâtiments qui donnent sur les rues Scott, Wellington et Albert afin d'assurer la compatibilité avec la collectivité existante;
 - ii. jusqu'à huit étages aux rues Preston et Booth et le long des rues Scott, Wellington et Albert, afin d'assurer la présence de bâtiments d'intérêt aux entrées au sud des plaines LeBreton et de bâtiments à haute densité à proximité de la station du Transitway dans la rue Booth;
 - iii. jusqu'à dix étages le long de la rue Booth, au sud du « Boulevard LeBreton » afin d'assurer la présence de bâtiments à forte densité à proximité de la station du Transitway à la rue Booth;
 - iv. jusqu'à douze étages le long de l'artère « Boulevard LeBreton », tout en évitant la création d'un mur continu de bâtiments élevés et tout en assurant le respect des politiques contenues dans le Plan officiel visant à protéger les perspectives des édifices parlementaires et des autres symboles nationaux;
 - v. jusqu'à six étages dans le secteur culturel/des bureaux, au nord du « Boulevard LeBreton », en raison de sa proximité au réseau des liens verts, tout en veillant au respect des politiques contenues dans le Plan officiel visant à protéger les perspectives des édifices parlementaires et des autres symboles nationaux;
 - vi. de six à huit étages dans la majorité des aires résidentielles.
 - vii. Pour assurer la création de relations d'échelle appropriées le long des rues où la construction de bâtiments comportant 10 étages est autorisée d'un côté de la rue et où la limite maximale des bâtiments du côté opposé de la rue est de six étages, comme le montre la carte 4, le Conseil municipal exigera que les bâtiments de taille plus élevée soient intégrés à ceux de taille moins élevée au moyen de différentes techniques décrites dans les politiques de conception urbaine énoncées dans le Plan officiel (politiques sur la conception urbaine dans l'Aire centrale contenues dans le chapitre 5.0 et Politiques générales sur la conception urbaine générales contenues dans le chapitre 12.0) de sorte à créer des environnements harmonieux dans les rues, conformes aux principes énoncés dans les lignes directrices sur la conception urbaine élaborées en conformité avec l'article 1.11.4.4. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Protection des perspectives

- d. Le Conseil municipal fera en sorte que :
 - i. dans l'aire définie dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C Perspectives de premier plan des plaines LeBreton s'étendant de la perspective 16, telle qu'elle apparaît dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 A, jusqu'à la limite est du secteur à aspect unique des plaines LeBreton, telle qu'elle figure à l'annexe B Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, à l'exception du secteur « A », tel que défini dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C, la hauteur d'aucun bâtiment, élément d'un bâtiment ou toit d'un bâtiment soit supérieure aux plans de la hauteur limite des perspectives de premier plan centrales et

- latérales, définis au moyen de coordonnées géographiques et élévations au-dessus du niveau de la mer énoncées dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C;
- ii. la hauteur des bâtiments dans l'aire « A » du Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C ne soit pas supérieure à 79,9 mètres au-dessus du niveau de la mer;
 - iii. dans l'aire adjacente aux plans des perspectives de premier plan des plaines LeBreton tels qu'ils figurent dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C, aucun bâtiment, élément de bâtiment ou toit de bâtiment ne s'étende dans les plans des perspectives de premier plan latéraux tels que fixés dans le Plan officiel d'Ottawa, annexe 6 C;
 - iv. dans le secteur défini par une perspective dont le point de vue se trouve au centre de la servitude du Boulevard LeBreton proposé immédiatement à l'ouest de l'intersection de la servitude de la rue Booth, aucun bâtiment, élément de bâtiment ou toit de bâtiment ne soit construit. Cette perspective protégée, telle qu'illustrée à la figure 1, a pour but de fournir une perspective panoramique de premier plan non obstruée allant du grand hall du Musée des beaux arts au nord jusqu'au coin nord ouest de la terrasse supérieure du Jardin des provinces au sud.

FIGURE 1



Intégration

- e. Le Conseil municipal encouragera l'intégration des utilisations résidentielles, de bureau et de vente au détail dans les aires à utilisation polyvalente tout en prévoyant des configurations et des formes bâties qui offrent des occasions uniques d'aménagement créatif.

Besoins spéciaux

Le Conseil municipal veillera à ce que, dans le cadre de l'aménagement, on tienne compte des besoins des personnes handicapées et des autres groupes aux besoins spéciaux.

1.11.5 Mise en œuvre [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.5.1 Mise en œuvre

Conditions préalables à l'aménagement

- a. Le Conseil municipal exigera qu'avant la présentation de la demande d'aménagement initiale aux plaines LeBreton, se présentant sous la forme d'un plan de lotissement, d'un plan directeur, d'une demande de rezonage, d'une demande de détachement de parcelle ou de plan d'aménagement de site, les documents suivants aient été élaborés pour tout le secteur des plaines LeBreton, à la satisfaction de la Ville d'Ottawa et de la Commission de la capitale nationale, dans la mesure du nécessaire, ou à la satisfaction d'autres organismes pertinents :

- i. Lignes directrices sur la conception urbaine, telles que précisées à l'article 1.11.4.4 a) ci-dessus;
- ii. Plan directeur sur le raccordement aux services publics, tel que précisé à l'article 1.11.4.3 a) ci-dessus;

Prérequis

- b. Le Conseil municipal s'assurera que les documents suivants aient été établis à la satisfaction de la Ville d'Ottawa et de la Commission de la capitale nationale et d'autres organismes pertinents, selon le besoin :
 - i. études des répercussions sur la circulation, tel que précisé à l'article 1.11.4.1c), avant l'approbation définitive des demandes de rezonage, de lotissement, de réglementation du plan d'implantation ou de détachement de parcelle;
 - ii. évaluation environnementale du site (Phase II) et études des contaminants, telles que précisées à l'article 1.11.4.2a), avant l'approbation définitive des demandes de lotissement, de détachement de parcelle ou de réglementation du plan d'implantation ayant trait tout particulièrement au site;
 - iii. plans de remise en état du site tels que précisés à l'article 1.11.4.2c), avant l'approbation définitive de demandes de lotissement, de réglementation du plan d'implantation ou de détachement de parcelle;
 - iv. études sur le bruit, telles que précisées à l'article 1.11.4.1d), avant l'approbation définitive des demandes de lotissement, de détachement de parcelle ou de réglementation du plan d'implantation ayant trait tout particulièrement au site
 - v. plan de gestion des eaux de ruissellement au site, tel que précisé à l'article 1.11.4.3c), avant l'approbation définitive des demandes de lotissement, de détachement de parcelle ou de réglementation du plan d'implantation ayant trait tout particulièrement au site.

Rapports réguliers

- c. Le Conseil municipal encouragera la Commission de la capitale nationale à établir des rapports réguliers sur les aspects de gestion et de planification environnementales aux plaines LeBreton pour informer le public et les organismes pertinents des progrès réalisés à cet égard.

Noms des rues

- d. Le Conseil municipal veillera à ce que des noms soient attribués aux rues au moyen de la procédure habituelle de désignation des rues, tout en accordant la priorité au maintien des noms de rues existants et tout en reconnaissant l'histoire du secteur.

1.11.5.2 Outils de mise en œuvre**Plans de lotissement**

- a. Le Conseil municipal encouragera la présentation de demandes d'approbation de plans de lotissement comme moyen préféré pour assurer l'aménagement efficace et bien assuré des plaines LeBreton; si de telles demandes ne sont pas soumises, des plans directeurs seront établis avant l'approbation des demandes d'aménagement.
- b. Le Conseil municipal s'assurera que les plans de lotissement et les plans directeurs sont conformes aux lignes directrices de conception urbaine, telles que décrites à l'article 1.11.4.4 a) plus haut.

Zone d'aménagement différé

- c. Le Conseil municipal peut utiliser un symbole d'aménagement différé (h) en plus de toute autre désignation d'utilisation dans le règlement de zonage, pour différer l'aménagement de la totalité ou d'une partie du secteur des plaines LeBreton, lorsqu'il est déterminé que tout aménagement proposé est prématuré ou qu'un aménagement immédiat est peu approprié. Pour arriver à une telle décision, on se fondera sur les conditions préalables et les prérequis énoncés aux articles

1.11.4.5 a) et b) plus haut et de telles déterminations devront être effectuées dans toutes les situations où il existe la possibilité que des mesures de partage des coûts doivent être prises ou lorsque des fonds n'ont pas été attribués.

Approbatons

- d. Le Conseil municipal encouragera le Comité de dérogation à s'assurer que l'établissement de plans de lotissement est la principale méthode utilisée pour attribuer des lots, de sorte à assurer un aménagement bien ordonné et efficace.
- e. Le Conseil municipal encouragera le Comité de dérogation, au moment de l'étude des demandes d'approbation, à tenir compte des conditions préalables et des prérequis énoncés aux articles 1.11.4.5 a) et b) ci dessus et des objectifs et politiques relatifs au secteur à aspect unique des plaines LeBreton.

1.11.6 Vision et principes – Vision d'avenir des îles Chaudière et Albert

Les îles Chaudière et Albert sont situées à un endroit unique et particulier, sur la rivière des Outaouais et à proximité des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Elles sont adjacentes aux chutes Chaudière, l'un des éléments naturels les plus caractéristiques de la ville. La mise à disposition de ces terrains à des fins de réaménagement constitue une occasion de transformer le site en secteur dynamique du centre-ville et d'en faire un lieu contribuant à l'image et à l'identité du centre-ville d'Ottawa, qui pourrait devenir une destination pour les visiteurs, au même titre que certains secteurs urbains les plus emblématiques de grandes villes nord-américaines, comme Granville Island à Vancouver, le quartier des distilleries à Toronto et le quartier du marché à San Francisco.

Les plans conceptuels d'aménagement serviront de cadre de référence pour la transformation des îles, un cadre qui met à profit le potentiel du site et les possibilités de mettre sur le devant de la scène le patrimoine industriel d'Ottawa. De plus, ces plans offriront pour la première fois dans l'histoire d'Ottawa des possibilités d'accès public direct aux rives des îles et des chutes Chaudière, dans une collectivité urbaine polyvalente, dynamique et de qualité. Les îles accueilleront des utilisations résidentielles, d'emploi, de vente au détail et culturelles, qui seront créées à la fois dans des édifices patrimoniaux industriels réhabilités et dans de nouveaux aménagements qui permettront de définir des espaces ouverts caractéristiques dans un environnement où le piéton sera prioritaire. Les îles deviendront à Ottawa des endroits incontournables pour les résidents et les visiteurs. Elles incarneront les principes du programme One Planet Communities. Elles refléteront et intégreront les normes les plus élevées en matière de durabilité urbaine. Les plans conceptuels d'aménagement figurent à l'annexe 1 du Plan secondaire. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Principes d'aménagement

Les principes de base suivants, définis pour l'aménagement général des anciens terrains de Domtar, constituent la base des politiques du Plan secondaire s'appliquant aux îles Chaudière et Albert. Les principes d'aménagement tiennent compte du grand potentiel des îles et de leurs nombreuses possibilités de devenir des lieux parmi les plus exceptionnels et dynamiques du cœur de la ville, qui font le lien entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau.

- **Célébrer le patrimoine** : Créer une collectivité qui respecte et célèbre son histoire et ses atouts patrimoniaux uniques.
- **Relier la capitale** : Offrir aux résidents d'Ottawa et de Gatineau un lien d'une rive à l'autre, en créant notamment des réseaux de transport actif et un service de transport en commun exemplaire.
- **Une vie saine** : Offrir un cadre permettant de créer un domaine public solide, constitué de nouveaux espaces ouverts permettant aux résidents et aux locataires de mener une vie la plus saine possible.
- **Écosystèmes** : Démontrer qu'un renouveau urbain économiquement viable peut servir de catalyseur au renouveau écologique.

- **Un secteur riverain dynamique** : Renouveler des rives qui n'étaient plus accessibles au public depuis des générations, y compris des zones où les gens peuvent se réunir et profiter de la rivière des Outaouais.
- **Une collectivité complète** : Offrir une variété d'espaces résidentiels, de vente au détail, commerciaux et de loisirs, de manière à ce que l'on puisse habiter, travailler et se divertir au sein même de la collectivité.
- **Développer l'innovation** : Encourager l'innovation grâce à des espaces sociaux et à une architecture inspirants qui favorisent la collaboration et un engagement intégré envers la créativité.
- **Créer et mettre en valeur des points de vue** : Respecter les points de vue existants sur le Parlement, le Musée des beaux-arts, le Musée de la guerre, le parc de la Gatineau, la silhouette de la ville, la rivière des Outaouais et les chutes Chaudière, et créer de nouveaux points de vue sur ces symboles nationaux et sur les chutes. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.7 Utilisation du sol

[Les politiques d'utilisation du sol sont axées sur la transformation des îles Chaudière et Albert en une collectivité durable de classe internationale, où il est possible d'habiter, de travailler et de se divertir en un même endroit. Ce lieu est appelé à devenir une véritable collectivité polyvalente, où les résidents n'auraient pas à quitter les îles pour obtenir la plupart des services ou des commodités dont ils ont besoin. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.7.1 Districts

Les îles sont constituées de trois districts qui tireront chacun parti d'une situation et de conditions qui leur sont propres, et collaboreront de manière à créer ensemble une place urbaine complète et durable. Le Conseil exigera que les aménagements réalisés dans chacun des districts tiennent compte du concept général d'aménagement suivant, décrit à l'annexe 1 du Plan secondaire. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Aménagement du district Chaudière Ouest

Le district Chaudière Ouest comprend la partie de l'île Chaudière qui se trouve du côté ouest de la rue Booth. Ce district accueillera quelques bâtiments industriels patrimoniaux et un certain nombre de nouveaux immeubles de profil bas à élevé. On y retrouvera une variété d'utilisations permettant de créer un secteur polyvalent animé, avec plusieurs immeubles résidentiels autonomes et des édifices polyvalents. Les aménagements élevés seront disposés de manière stratégique du côté ouest et dans les parties centrales du district. L'aménagement général de ce district permettra d'offrir une nouvelle place municipale centrale où des commerces de détail s'installeront, contribuant à la création d'un environnement piétonnier actif. Dans le réseau routier interne, cette place municipale sera située dans une nouvelle rue « patrimoniale », à l'emplacement d'une ancienne rue. L'extrémité ouest du district sera transformée en espace ouvert public et comprendra un réseau de circulation interne axé sur la marche, qui facilitera les déplacements dans le district et les rues urbaines menant aux rives et aux points de vue sur les chutes Chaudière. Ce district offrira également un lien vers le Centre de visite des chutes Chaudière, dont l'aménagement est prévu par le fournisseur d'électricité afin de sensibiliser la population à l'histoire des chutes et à leur utilisation dans la production d'électricité au profit de la Ville d'Ottawa. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Aménagement du district Chaudière Est

Le district Chaudière Est comprend la partie de l'île Chaudière qui se trouve du côté est de la rue Booth. Tout comme le district Chaudière Ouest, ce district accueillera un certain nombre de nouveaux immeubles de profil bas à élevé. La caractéristique propre à ce district sera la fabrique de planches historique, dont certains éléments seront conservés et les matériaux réutilisés de manière adaptée. Le prolongement de la rue patrimoniale du district Chaudière Ouest se poursuivra à Chaudière Est, longeant

de la même manière le parcours d'une ancienne rue menant à l'extrémité est du parc public. Ce district offrira une variété d'utilisations qui en feront un secteur polyvalent actif constitué de plusieurs immeubles résidentiels autonomes et d'édifices polyvalents. On y retrouvera des parcs et des espaces ouverts aménagés sur les rives, qui ceintureront la partie est du district, et un parc public plus vaste à l'extrémité est, qui offrira des points de vue dynamiques sur la rivière des Outaouais et la silhouette des centres-villes d'Ottawa et de Gatineau. Le réseau de circulation local sera axé sur la marche et offrira des liens vers les rives à certains endroits stratégiques. La forme bâtie sera principalement de profil bas à moyen, avec quelques immeubles plus élevés, construits à des points stratégiques. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

Aménagement du district de l'île Albert

On retrouve sur l'île Albert, la plus petite des îles, des bâtiments industriels patrimoniaux qui doivent être conservés et réutilisés de manière adaptée et de nouveaux édifices de profil bas ou moyen. Les utilisations prédominantes seront des incubateurs d'emplois de petite échelle, des commerces de détail et des restaurants, afin de tirer profit des possibilités de faire de cet emplacement une destination unique sur les îles. Un lien piétonnier et cyclable sera prévu à l'extrémité ouest de l'île Albert, entre le Musée de la guerre et le district Chaudière Ouest. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.7.2 Utilisations polyvalentes

Le secteur où seront construits des édifices résidentiels, non résidentiels et industriels transformés est désigné secteur polyvalent dans l'annexe Q. Les aménagements polyvalents et les espaces ouverts publics situés dans le réseau routier interne et la disposition des districts doivent correspondre aux politiques suivantes :

- a. Les trois districts doivent accueillir une variété d'utilisations afin de créer sur les îles une collectivité polyvalente dynamique, d'une surface hors œuvre brute ciblée d'environ 100 000 mètres carrés. Cette surface hors œuvre brute totale pourra abriter une variété d'utilisations globalement réparties ainsi : 70 à 80 pour cent d'utilisations résidentielles, 5 à 10 pour cent de commerces de détail, 10 à 15 pour cent d'utilisations d'emploi et 5 à 10 pour cent d'utilisations commerciales, communautaires et culturelles diverses.
- b. Les utilisations polyvalentes qui seront autorisées et qui doivent être prévues dans chaque district sont les suivantes :
 - i. Une vaste gamme d'utilisations non résidentielles sont autorisées dans les districts Albert, Chaudière Est et Chaudière Ouest : vente au détail, bureaux, divertissement, culture, institutions et loisirs dans les secteurs polyvalents.
 - ii. Une vaste gamme d'utilisations résidentielles sont autorisées dans les districts Albert, Chaudière Est et Chaudière Ouest : immeubles d'appartements de faible, moyenne et grande hauteur et maisons en rangée.
 - iii. Les utilisations prédominantes dans les districts Chaudière Est et Chaudière Ouest doivent être des bureaux et des immeubles résidentiels avec commerces de détail généralement aménagés au rez-de-chaussée des immeubles de bureaux et résidentiels, afin de contribuer à l'animation et aux activités du domaine public.
 - iv. Les utilisations prédominantes dans les édifices patrimoniaux de l'île Albert seront des commerces de détail et des édifices commerciaux et de bureaux, afin d'en faire un lieu unique sur les îles. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.7.3 Couloir de verdure / espace ouvert

Les districts Chaudière Ouest et Chaudière Est comprendront des espaces ouverts publics situés généralement sur les rives, tel que décrit à l'annexe 1, l'extrémité ouest du district Chaudière Ouest et l'extrémité est du district Chaudière Est étant aménagés en parcs riverains publics et désignés comme

utilisations du sol de couloir de verdure /espace ouvert dans l'annexe Q. Les politiques suivantes s'appliquent aux terrains désignés couloir de verdure /espace ouvert :

- a. Il est préférable de réaliser dans les parcs situés aux extrémités des districts Chaudière Ouest et Chaudière Est des aménagements paysagers comportant des éléments créatifs d'observation du paysage, qui permettent aux visiteurs de bénéficier de points de vue sur la silhouette du centre-ville, le Parlement (parc de l'extrémité est) et les chutes (parc de l'extrémité ouest).
- b. Il est préférable de concevoir le parc de manière à mettre en contact les visiteurs avec la rivière.
- c. Il est préférable de naturaliser le parc à l'aide de sentiers polyvalents.
- d. Le parc de l'extrémité ouest, situé dans le district Chaudière Ouest, devrait comprendre une aire de jeux d'eau, un sentier polyvalent en périphérie, une promenade de bois ainsi qu'un estran naturalisé et planté d'arbres.
- e. Le parc de l'extrémité est, situé dans le district Chaudière Est, devrait comprendre une place en bout de rue, un belvédère donnant sur la rivière, des promenades de bois et des bancs ainsi qu'un aménagement paysager de la rivière restaurée. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.8 - Patrimoine

Le site possède une valeur au plan du patrimoine culturel, qui lui vient de son association avec les Premières Nations et les débuts de la colonisation d'Ottawa, et qui est liée au rôle du site dans l'histoire industrielle de la ville, avec la présence au fil du temps de diverses industries, notamment du bois, des pâtes et papiers et hydroélectriques. On compte un certain nombre de structures un peu partout sur le site, notamment les bâtiments se trouvant sur l'île Albert et dans le district Chaudière Ouest, des éléments de la fabrique de planches Booth jouxtant la rivière des Outaouais dans le district Chaudière Est et qui font l'objet d'un examen en vue d'une réutilisation adaptée. Les rues historiques et les espaces publics qu'il faut revitaliser pour rappeler l'ancien domaine public et l'activité humaine qu'on a pu observer sur place pendant plus d'un siècle sont tout aussi importants. La valeur du site au plan du patrimoine culturel se traduit dans divers attributs physiques qui seront conçus comme autant de ressources patrimoniales, aux termes de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, pour protéger et honorer cette valeur après le réaménagement des lieux.

La Ville et le Windmill Development Group ont signé un protocole d'entente qui identifie les ressources devant être désignées et qui décrit l'élaboration d'un plan d'interprétation du patrimoine destiné à commémorer l'histoire du site. Afin d'assurer la protection des ressources patrimoniales, la réutilisation adaptée appropriée et la bonne intégration dans le nouvel aménagement, les politiques suivantes s'appliquent aux îles Chaudière et Albert :

- a. Un plan d'interprétation du patrimoine, comprenant notamment mais sans s'y limiter les thèmes historiques des Premières Nations, des débuts de la colonisation, de l'industrie du bois, de l'incendie de 1900 et des travaux de reconstructions qui ont suivi, de l'industrie des pâtes et papiers, de l'histoire ouvrière et d'autres thèmes pouvant s'imposer à la suite d'autres études, doit être élaboré et mis en œuvre.
- b. La Ville procédera à la désignation de certaines ressources patrimoniales, dans le cadre du plan pluriannuel s'appliquant au site.
- c. Le promoteur consultera le personnel de la Ville chargé du patrimoine au sujet des plans de réutilisation adaptée des ressources patrimoniales, afin de s'assurer que les valeurs de ces ressources au plan du patrimoine culturel sont protégées.
- d. Les nouvelles rues devraient de préférence être situées dans les emprises historiques afin de confirmer l'histoire et l'importance du site.
- e. Les nouvelles annexes ou les nouvelles constructions à proximité d'un lieu d'importance patrimoniale doivent être en harmonie avec la structure existante, mais également être reconnaissables en tant que nouveau bâtiment ou nouvelle structure.

- f. Les nouvelles annexes ou les nouvelles constructions doivent comprendre des éléments conceptuels et des matériaux de grande qualité. La conception des nouveaux édifices comprendra des éléments de transition et tiendra compte des proportions, des échelles et du rythme afin qu'ils correspondent au caractère et à l'échelle des édifices patrimoniaux existants.
- g. L'énoncé sur les répercussions sur le patrimoine culturel (avril 2014) visant le projet de réaménagement des terrains de la Domtar décrit comment le projet respectera la valeur du site au plan du patrimoine culturel. Ce rapport servira de document de référence pour l'examen des demandes de réglementation du plan d'implantation. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.9 - Forme bâtie et conception des bâtiments

Les îles font partie de trois districts constitués de bâtiments intéressants au point de vue architectural, bien proportionnés, incorporés dans le tissu patrimonial et qui intègrent les résidents dans le domaine public. Les bâtiments doivent être bien définis le long des rues et encadrer le domaine public, et doivent donner un sentiment d'activité et d'animation, renforçant ainsi le rôle des îles en tant qu'environnement favorable à la marche.

Les plus grands immeubles de ces trois districts seront surtout situés du côté ouest du district Chaudière Ouest, afin de préserver les points de vue depuis le pont Champlain sur les édifices du Parlement et sur les toits des édifices longeant le boulevard de la Confédération. On retrouvera peu d'édifices de grande hauteur dans le district Chaudière Est et aucun dans le district de l'île Albert. Le reste du site accueillera des édifices de hauteur peu élevée à moyenne, localisés de manière à créer un environnement urbain unique et éclectique pour refléter le profil des bâtiments caractéristique de ce site industriel historique. Les plans conceptuels d'aménagement illustrés à l'annexe 1 déterminent l'emplacement général où doivent se trouver les bâtiments de différents profils afin de respecter les principes de la protection des points de vue et de l'intégration des nouveaux aménagements dans le tissu patrimonial à conserver. Les profils de bâtiment les plus élevés autorisés sur les îles sont illustrés sur la carte 5.

Outre les directives de conception s'appliquant à l'ensemble de la ville pour les aménagements intercalaires de densité faible à moyenne, la construction de tour et celle d'immeubles orientés sur le transport en commun, les lignes directrices suivantes doivent être prises en compte et si possible appliquées aux différentes typologies de bâtiment qui seront utilisées pour procéder à la transformation générale des îles, afin que les bâtiments construits et les utilisations qu'ils abriteront parviennent à définir et à soutenir le domaine public.

- a. Immeubles de faible hauteur :
 - i. Les bâtiments d'un à quatre étages sont considérés comme étant de profil bas, et peuvent abriter des utilisations simples ou polyvalentes; il peut s'agir d'édifices patrimoniaux réutilisés de manière adaptée.
 - ii. Les immeubles résidentiels de faible hauteur doivent comprendre des escaliers, des perrons, des cours intérieures, des terrasses et des aires d'agrément extérieures privées afin de favoriser la vie sociale des zones adjacentes appartenant au domaine public. Les surfaces habitables résidentielles en rez-de-chaussée devraient relier directement le domaine public, grâce à l'aménagement de perrons, d'escaliers, de cours et de porches.
 - iii. L'aménagement de terrasses et d'aires d'agrément est encouragé afin d'égayer les façades et les toits des immeubles.
 - iv. Les façades devraient être articulées de manière à distinguer chaque unité d'habitation et chaque occupant des immeubles polyvalents. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]
- b. Immeubles de hauteur moyenne :

- i. Les bâtiments de cinq à neuf étages serviront à donner le caractère principal du tissu urbain des îles.
 - ii. Pour créer un environnement familial et axé sur la marche, les immeubles devraient communiquer un sentiment d'activité et offrir une animation au niveau des piétons et du domaine public. Il faut pour cela encourager les entrées multiples dans les immeubles, rendre les rez-de-chaussée aussi transparents que possible, prévoir des liens physiques directs vers les aires d'agrément publiques et aménager des zones tampons agréables entre la rue et l'intérieur des unités d'habitation.
 - iii. La présence de vastes espaces communautaires, notamment des aires d'agrément sur les toits, est encouragée. Les façades devraient être animées à l'aide de balcons, de terrasses et d'articulations architecturales.
 - iv. Les immeubles devraient être construits en groupes moins nombreux avec des ruptures dans les façades et les lignes de toit.
 - vi. Des liens traversant les îlots devraient être créés afin d'offrir aux piétons d'autres choix d'itinéraire.
- c. Immeubles de grande hauteur :
- i. Les bâtiments de grande hauteur, s'élevant à plus de neuf étages, seront situés sur l'île Chaudière, de manière à protéger et à maximiser les points de vue sur les symboles nationaux, les chutes Chaudière et la rivière des Outaouais. Les immeubles doivent conserver une silhouette ouverte et perméable.
 - ii. Les pointes des tours doivent être caractéristiques afin d'enrichir la silhouette du secteur et de valoriser le rôle de ces immeubles en tant que points de référence visuels.
 - iii. Les façades des tours résidentielles devraient être articulées de manière à exprimer l'échelle de chaque unité d'habitation qu'elles contiennent et ainsi réduire la masse générale de chaque immeuble.
 - iv. L'aménagement de terrasses et de toits-jardins est encouragé sur les façades des tours.
 - v. Les socles des tours devraient être en rapport avec l'échelle des piétons et abriter des utilisations actives en rez-de-chaussée.
 - vi. Si deux immeubles de grande hauteur ou plus sont très rapprochés les uns des autres, les tours ne doivent pas se faire face ou être parallèles afin d'éviter la création d'un foyer de grands immeubles; il convient de prévoir une distance d'au moins 15 mètres entre les tours.
 - vii. Les immeubles peuvent atteindre jusqu'à 15 étages. Des modifications mineures peuvent être envisagées, sans passer par une modification au Plan officiel, pour accroître le nombre d'étages, si une analyse détaillée de la conception parvient à démontrer que les politiques du Plan secondaire relatives à la forme bâtie, au design urbain, à la protection des points de vue et au patrimoine sont respectées. Le nombre d'étages n'inclut pas les mezzanines ou les éléments destinées à distinguer architecturalement le haut des tours ou les structures associées aux aires d'agrément sur les toitures. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.10 – Design urbain

1.11.10.1 Points de vue

Compte tenu de la situation centrale des îles par rapport à la rivière des Outaouais et le centre-ville, on compte d'importants points de vue vers toutes les rives d'Ottawa et de Gatineau, vers le Parlement et d'autres symboles nationaux, vers les chutes Chaudière et d'autres paysages. La protection des couloirs de vue est décrite dans les politiques suivantes :

- a. Des points de vue publics sur les symboles nationaux et les chutes Chaudière doivent être créés ou mis en valeur dans le cadre des projets d'aménagement.

- b. Les bâtiments et les espaces ouverts doivent être positionnés et conçus de manière à maximiser les points de vue publics sur les éléments emblématiques décrits plus haut.
- c. Les points de vue sur les îles depuis Ottawa et Gatineau doivent être intéressants, variés et spectaculaires. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.10.2 – Domaine public

Le domaine public sera constitué d'un réseau de parcs, d'espaces verts, d'emprises, de places et de cours, comme illustré sur l'image C de l'annexe 1. Ces éléments du domaine public seront intégrés au réseau routier existant et reliés aux espaces ouverts des alentours et à la vallée fluviale. Les secteurs du domaine public qui suivent sont désignés par districts. Leur aménagement en destinations publiques populaires sera soigneusement programmé.

Place de la rue Head, district Chaudière Ouest

La place de la rue Head est une place urbaine caractéristique qui sera créée au cœur de Chaudière Ouest et qui tiendra lieu de place du village dans le district. On devrait retrouver sur cette place une scène pour la tenue d'événements spéciaux, des bancs tout autour, des arbres et des pavés, une fontaine et des animations commerciales sur son périmètre.

Place Union, district Chaudière Est

La place Union sera située le long de Chaudière Est sur la rue Booth, près du pont Chaudière (Union) et face au centre-ville de Gatineau. Elle doit être conçue comme un espace public offrant des points de vue sur les ponts environnants et les chutes. Aménagée en bout de rue, elle doit constituer un élément commémoratif, où des arbres seront plantés, où l'on pourra s'asseoir et avoir une vue sur la rivière; elle intégrera une terrasse construite lors du réaménagement de la fabrique de planches.

Cour, île Albert

Un nouveau préau encadré par les bâtiments industriels patrimoniaux existants sera aménagé sur l'île Albert afin de créer une aire piétonnière agréable, accessible en tout temps de l'année et constituant un lieu dans un lieu. À l'ouest de l'île, un nouveau passage pour piétons et vélos reliera la rive sud de la rivière et le district Chaudière Ouest au nord. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.11 – Transports

Le nombre de résidents et de visiteurs augmentera au centre-ville au fur et à mesure que les îles Chaudière et Albert se densifieront. La stratégie de transport à mettre en place pour ce réaménagement sera focalisée sur la création d'un lieu très favorable aux piétons, relié au sentier polyvalent et aux réseaux cyclables, et bien desservi par le transport en commun. L'atteinte d'une part modale élevée pour les modes de transport non automobiles sera hautement prioritaire dans l'aménagement des îles. La baisse de la dépendance à l'automobile se fera grâce à un programme de gestion de la demande en transport (GDT). Il faudra également s'assurer, au cours des aménagements, de la mise en place des infrastructures et des projets appropriés pour favoriser l'utilisation de moyens de transport durables. Des pratiques exemplaires en matière de marche, de cyclisme, de conception des rues et de stationnement seront mises en place pour permettre la création d'une collectivité polyvalente soutenue par des moyens de transport durables. Un plan de transport écologique sera intégré à la stratégie de transport afin de permettre la surveillance des objectifs de réduction des émissions de carbone.

L'accès aux îles et au réseau global de transport de la ville est assuré par le pont Chaudière (Union) qui relie Ottawa et Gatineau. Ce bien fédéral appartenant à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) doit faire l'objet de rénovations afin d'améliorer les liens piétonniers et cyclables. Le Conseil soutient les projets qui améliorent les conditions des piétons et des cyclistes, et en a fait une priorité générale pour ces modes de transport, comme il est mentionné dans le Plan directeur des

transports et dans le Plan officiel. La Ville entend collaborer avec TPSGC et d'autres parties, notamment la CCN, la Ville de Gatineau et le promoteur, qui ont travaillé collectivement au projet d'aménagement global des îles, en vue d'apporter ces améliorations. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.11.1 – Transport actif et infrastructure de transport en commun

En s'appuyant sur le principe d'aménagement menant à un mode de vie sain, un réseau de transport actif sera créé afin d'accorder la priorité à la marche, au vélo et au transport en commun, et ainsi tirer avantage de l'emplacement entre la future station de TLR Pimisi et la station de correspondance d'autobus Portage, au cœur du secteur le mieux desservi en transport en commun de la région.

Dans le but d'éviter de sortir du secteur, grâce à la présence sur place d'une variété d'utilisations, et pour faciliter l'accès au site par des moyens autres que l'automobile, l'aménagement favorisera les modes de transport durables grâce à la présence des installations de transport suivantes au fur et à mesure que l'aménagement est réalisé :

- a. Les rues seront complètes et longées d'installations piétonnières et cyclables.
- b. Le couloir Booth-Eddy doit être amélioré grâce à des installations et à des infrastructures piétonnières, cyclables et de transport en commun aménagées dans les deux sens de circulation. La Ville doit contribuer aux discussions avec les autres intervenants en vue d'améliorer l'expérience des piétons et des cyclistes empruntant le couloir Booth-Eddy et le pont Chaudière. Il faudra peut-être apporter les modifications proposées au profil en travers du couloir. Ces améliorations permettront au couloir de servir de lien central dans le réseau du domaine public et d'offrir une connectivité multimodale améliorée d'une rive à l'autre.
- c. Un sentier doit être aménagé entre les sentiers de la CCN longeant la rive sud de la rivière des Outaouais, l'extrémité ouest de l'île Albert et la limite ouest du district Chaudière Ouest.
- d. Les emprises des rues internes doivent être paysagées à l'aide d'arbres de rue et de commodités cyclables comme des supports pour vélos et des bancs.
- e. Les circuits d'autobus actuels desserviront le secteur avec deux nouveaux arrêts, l'un situé sur la rue Eddy à Gatineau et l'autre sur la rue Booth à Ottawa. Au fur et à mesure que l'aménagement sera réalisé, la Ville développera son service de transport en commun afin de répondre aux besoins des usagers et aux objectifs fixés en la matière. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.11.2 – Gestion de la demande en transport

La stratégie de transport vise à créer des modes de transport non automobiles pour les personnes qui habiteront sur les îles, y travailleront ou les visiteront. L'objectif de part modale du Plan officiel de la Ville pour les emplacements situés à proximité des axes de transport en commun rapide est le suivant : 45 pour cent de transport en commun, 20 pour cent de déplacements non motorisés, 25 pour cent de conducteurs d'automobiles et 10 pour cent de passagers d'automobiles. Pour atteindre cet objectif, un programme de gestion de la demande en transport (GDT) sera élaboré et mis en place par étapes.

Certaines stratégies et initiatives de GDT seront utilisées pour réduire la circulation automobile et la demande en stationnement. Les politiques suivantes feront partie des stratégies du programme de GDT, mais n'empêcheront pas l'élaboration d'autres projets au fur et à mesure que le programme sera ébauché.

- a. Le promoteur créera un programme de GDT acceptable par la Ville et comprenant une stratégie de transport, un plan de mise en œuvre et un programme de surveillance, qui établira les méthodes et les initiatives permettant d'atteindre les objectifs de part modale notés précédemment.

- b. Les employeurs, les employés et les résidents futurs seront ciblés dans le cadre du programme de GDT grâce à des programmes incitatifs et éducatifs mis en place au cours des premières étapes d'aménagement.
- c. Le stationnement pour les résidents, les visiteurs et les autres personnes fréquentant le secteur doit correspondre aux normes minimales de la Ville, sans les dépasser. Un taux maximal de stationnement doit être appliqué au site.
- d. Le stationnement dans des garages souterrains doit être privilégié par rapport aux places en surface, afin d'accroître le nombre de places disponibles pour les autres utilisations, notamment dans le domaine public et les aires d'agrément privées.
- e. L'autopartage et les programmes pour vélos doivent être mis à disposition sur place. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.11.3 – Réseau et conception des rues internes

La rue Booth offre le seul accès public pour les véhicules et divise les îles Chaudière en deux districts. Le réseau de rues privées des districts Chaudière Ouest et Est est conçu comme un système interrelié de rues et de voies à utilisation partagée, qui doit être dimensionné avec soin et couvrir une série d'îlots courts, afin de faciliter les déplacements dans un aménagement compact. Le plan conceptuel du tracé de rue est illustré à l'annexe 1. Certaines rues des îles n'existent plus en raison du réaménagement du site au cours des années. Bon nombre de ces rues doivent être réaménagées en tant que rues patrimoniales, à des endroits similaires.

L'objectif principal de la conception des rues est la facilité d'accès et la mise en relation entre tous les modes de transport. Elle vise à offrir de nombreux itinéraires entre toutes les zones du site et vers les destinations environnantes. Convivial pour les piétons et les cyclistes, le réseau routier intègre également des liens bien définis vers les réseaux de sentiers du secteur, offrant de nombreux passages aux endroits où ces réseaux se croisent. Les politiques suivantes s'appliquent à la conception des rues souhaitée pour les îles :

- a. Le réseau routier des îles sera conçu de manière à inclure des voies cyclables, une zone piétonnière large d'au moins trois mètres de chaque côté de la rue, des arbres plantés et du mobilier urbain.
- b. Les rues devant être prioritaires aux piétons, notamment autour des places publiques et des principaux liens piétonniers, adopteront le concept « woonerf » (des rues étroites sans bordures et partagées par tous les usagers de la route), selon lequel la priorité est accordée aux piétons et aux cyclistes.
- c. Les rues nord-sud devraient être orientées et conçues de manière à accroître l'ensoleillement du domaine public tout au long de l'année.
- d. Les rues devraient donner un accès direct à la rive.
- e. Les rues orientées dans un axe est-ouest devraient être espacées de manière à protéger le domaine public contre les vents d'ouest dominants. Cet espacement aidera également à créer une échelle piétonnière et à conférer aux lieux un caractère urbain. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.12 – Échelonnement et mise en œuvre

1.11.12.1 – Plan de mise en œuvre par étapes

La transformation des îles doit se faire dans l'esprit de la vision imaginée et conformément aux orientations stratégiques du Plan secondaire. Il est prévu que le réaménagement des îles se fera dans le cadre d'un programme échelonné sur de nombreuses années. Cet échelonnement, tel qu'il est actuellement envisagé, comprend six phases, mais pourrait être révisé par suite d'études subséquentes.

- Phase 1 : Démolition de plusieurs structures présentes sur le site, puis reconstruction et occupation de nombreux édifices patrimoniaux.
- Phase 2 : Ajout de nouveaux édifices du côté ouest de l'île Albert, achevant ainsi l'aménagement de l'île. Construction de nouveaux immeubles à l'extrémité ouest du district Chaudière Ouest.
- Phase 3 : Ajout de nouveaux édifices dans le district Chaudière Ouest.
- Phase 4 : Achèvement de l'aménagement du district Chaudière Ouest, avec notamment la construction des derniers édifices sur l'île, dont un sur la rue Booth.
- Phase 5 : Réutilisation adaptée de la fabrique de planches, peut-être en hôtel, et construction d'immeubles du côté nord du district Chaudière Est.
- Phase 6 : Achèvement de l'aménagement du district Chaudière Est, avec notamment la construction de deux nouveaux immeubles.

Le Conseil soutient l'adoption d'une approche échelonnée pour réaliser la transformation des îles Chaudière et Albert, grâce aux mesures de mise en œuvre suivantes, afin que les exigences liées à chaque phase d'aménagement soient prises en compte.

1.11.12.2 – Outils de mise en œuvre

La vision et l'orientation stratégique s'appliquant à l'aménagement des îles Chaudière et Albert ont été décrites aux sections 1.11.6 à 1.11.11. Les aménagements qui seront réalisés par suite des futures demandes accordées devront grandement tenir compte des politiques du Plan secondaire de l'aire centrale et en respecter les exigences lorsqu'elles sont précisées. Les outils supplémentaires suivants seront utilisés par la Ville afin de garantir la mise en œuvre du plan conceptuel d'aménagement des îles.

Zone d'aménagement différé

Le Règlement de zonage sera révisé pour tenir compte de la modification de zonage de la plus grande partie des îles en Zone de centre-ville polyvalent (MD) assortie d'une sous-zone. Des dispositions d'aménagement différé seront appliquées au nouveau zonage afin de détailler les dispositions devant être respectées avant la suppression du symbole d'aménagement différé. Il s'agira notamment, mais sans s'y limiter, de la préparation de rapports sur l'environnement, le transport et les infrastructures, et de l'approbation en deux étapes, la première ayant trait aux orientations générales d'aménagement de chaque district et la seconde s'appliquant à chaque phase d'aménagement, exposant et démontrant comment les aménagements échelonnés sont conformes aux orientations générales d'aménagement et contribuent à les respecter pour le réaménagement complet du secteur, tel qu'exposé en détail dans la prochaine section.

Réglementation du plan d'implantation

Un processus de demande de réglementation du plan d'implantation en deux étapes sera adopté pour toute la réalisation du projet. La demande de réglementation du plan d'implantation de l'étape 1 portera sur l'approbation du plan conceptuel d'aménagement de tout le site, ainsi que sur les conditions et exigences de viabilisation, de transport et environnementales devant être prises en compte, soit pour l'approbation de l'étape 1 ou pour celle de l'étape 2. Une approbation de la réglementation du plan d'implantation de l'étape 1 est requise avant tout dépôt de demande de réglementation du plan d'implantation de l'étape 2.

Un certain nombre de demandes de réglementation du plan d'implantation de l'étape 2 seront présentées au cours de l'aménagement du site. Il s'agira de plans détaillés de l'architecture et de la conception des bâtiments, ainsi que des traitements du domaine public. Ils pourront être soumis pour chaque immeuble ou groupe d'immeubles d'un même îlot ou d'une même parcelle. Chaque demande de l'étape 2 sera examinée par le Comité d'examen du design urbain d'Ottawa. Les demandes de l'étape 2 seront mises en œuvre selon les conditions de réglementation du plan d'implantation énoncées pour l'étape 1 et

pourront être approuvées individuellement. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.12.3 – Interprétation

Le Conseil municipal s'assurera que l'interprétation du secteur à aspect unique des plaines LeBreton tient compte de toutes les politiques applicables contenues dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa. [Modification n° 143, ordonnance CAMO PL141340, 18 novembre 2015]

1.11.13 – East Flats

[Modification n° 223, 23 octobre 2018]

Les politiques suivantes s'appliquent aux terrains dont les adresses municipales sont le 301, rue Lett, le 324, rue Lett et le 133, rue Booth, comme le montre la carte 6. De plus, sauf mention contraire ci-après, les politiques générales du présent Plan secondaire s'appliquent au secteur East Flats.

1.11.13.1 Vision

L'aménagement du secteur East Flats renforce la vision plus large associée aux plaines LeBreton de créer un quartier véritablement urbain dans l'Aire centrale, où les services essentiels de la vie quotidienne sont accessibles à moins de cinq ou dix minutes de marche. La naissance d'un nouveau quartier aux plaines LeBreton permettra d'étendre le tissu urbain et la vitalité du centre-ville, et viendra renforcer la Ligne de la Confédération.

Le secteur East Flats sera polyvalent et constitué de formes bâties de grande et moyenne hauteur destinées à accueillir toute une gamme de tailles de logement et des ménages aux revenus divers. Les socles des immeubles de grande hauteur abriteront des utilisations commerciales et institutionnelles destinées aux résidents, contribueront à créer des paysages de rue attrayants pour les piétons et animeront les parcs et les espaces verts longeant l'aqueduc historique.

La configuration des bâtiments n'encouragera pas l'utilisation de l'automobile en créant un domaine public de rues et d'espaces verts favorables à la marche et interreliés, qui sont des prolongements du réseau existant de rues, de pistes cyclables et de sentiers polyvalents entourant et desservant les plaines LeBreton et les secteurs au-delà. Un nouveau parc adjacent à l'aqueduc et le traversant viendra s'ajouter à cette nouvelle collectivité. Ce parc reliera et intégrera le secteur à la station Pimisi de l'O-Train ainsi qu'aux destinations actuelles et futures au sud, grâce à des sentiers piétonniers et cyclables. Il constituera par ailleurs un agrément supplémentaire pour les résidents de tous âges, devenant au fil du temps partie intégrante des espaces verts aménagés autour des plaines LeBreton et reliant le sentier de la rivière des Outaouais et le Sentier de la capitale.

Les politiques qui suivent sont destinées à réaliser la vision du secteur East Flats.

1.11.13.2 – Politiques

Utilisation du sol et forme bâtie

1. La plupart des façades des bâtiments doivent être actives au niveau de la rue, comme l'illustre la carte 6. Les unités d'habitation doivent être accessibles au niveau du sol le long de la rue Lett, et toutes les autres façades actives requises peuvent donner accès à une variété d'utilisations autorisées. Les halls d'entrée résidentiels sont autorisés sur toutes les façades. Les utilisations actives au niveau du sol tiendront compte des changements d'élévation, afin de garantir un accès piétonnier direct aux bâtiments, à intervalles réguliers sur le trottoir. Les entrées de garage, les aires

de chargement et les autres espaces réservés au passage de véhicules sur les trottoirs seront le plus possible combinés, et leur largeur sera limitée.

2. Tous les bâtiments seront construits à proximité de la limite de la propriété afin d'encadrer systématiquement les rues et les espaces verts. Les retraits varieront généralement de 0,5 à 3,0 mètres et seront globalement stables le long de chaque rue. Ces retraits doivent être supérieurs à 3,0 mètres le long de la rue Booth afin de mettre en valeur le paysage de rue.
3. Les entrées des bâtiments seront situées à des endroits accessibles et visibles, et orientées vers la rue. Des adresses municipales distinctes doivent être attribuées à chaque entrée active.
4. Le plancher des bâtiments donnant sur une rue ou sur un espace ouvert public sera conçu de manière à intégrer des utilisations actives et du vitrage transparent, afin de susciter un intérêt visuel et de favoriser la création d'un domaine public actif. La hauteur sous plafond du rez-de-chaussée au niveau de la rue sera, d'une manière générale, d'au moins 4,5 mètres. Des auvents et d'autres détails architecturaux seront utilisés pour mieux définir le rez-de-chaussée et offrir une protection contre les intempéries.
5. Nonobstant la politique 1.11.4.4 Conception urbaine, Hauteurs des bâtiments (a)(iii à v), les aménagements de grande hauteur sont autorisés du côté est de la rue Booth, au sud de la rue Fleet, afin de permettre un aménagement de densité élevée à proximité de la station Pimisi de l'O-Train; les hauteurs de bâtiment maximales ne peuvent pas dépasser celles illustrées sur la carte 6 sans qu'une modification au présent plan soit apportée.
6. Les bâtiments élevés adopteront la forme d'un socle surmonté d'une tour. Ce socle, comprenant généralement deux à six étages, doit animer le domaine piétonnier, former un mur continu sur la rue et être en rapport avec les bâtiments adjacents en ce qui concerne la volumétrie, la hauteur et le rythme architectural. Un socle pourra atteindre jusqu'à neuf étages le long de la rue Booth à condition que sa masse soit articulée et qu'un retrait supplémentaire soit prévu au-dessus du sixième étage.
7. Les tours seront en retrait du socle, généralement d'au moins 2,0 mètres, afin d'atténuer leurs répercussions microclimatiques et visuelles, et d'offrir une transition avec les propriétés contiguës. Des retraits plus importants doivent être prévus pour la ou les tours donnant sur la rue Lett.
8. La superficie au sol des tours sera généralement limitée à 750 mètres carrés au maximum, afin de préserver les vues verticales et de réduire l'effet de la volumétrie des bâtiments.
9. D'une manière générale, la distance de séparation minimale entre les tours devrait être de 23 mètres, afin d'atténuer l'effet de l'ombre sur les zones sensibles adjacentes ainsi que les répercussions sur les vues verticales et l'intimité des résidents. Les tours doivent contribuer à définir la silhouette de la ville grâce à une articulation variée, et les cabines de machinerie doivent s'intégrer de façon harmonieuse à l'architecture et au caractère général de la tour.
10. Chaque étape d'aménagement impliquant la construction d'une tour doit faire l'objet d'un examen officiel du Comité d'examen du design urbain, dans le cadre de la demande de réglementation du plan d'implantation. Une proposition concernant une tour de plus de 30 étages peut également faire l'objet d'un examen du Comité d'examen des immeubles de grande hauteur.

1.11.13.3 – Parcs et espaces verts

1. Les parcs et les espaces verts longeant l'aqueduc, comme l'illustre la carte 6, proposeront des commodités récréatives actives, des éléments passifs non structurés et des éléments paysagés; ils seront parcourus par des sentiers polyvalents, dont un reliera directement la rue Lett à la station Pimisi, et par des liens menant à d'autres sentiers. Les terrains destinés à la création de parcs doivent être conçus et programmés de manière à répondre aux besoins de tous les résidents, y compris les personnes âgées et les enfants. Les parcs et les sentiers seront aménagés selon les normes de la Ville en la matière et les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa pour l'environnement bâti, et les principaux sentiers devront être éclairés.
2. Le propriétaire des terrains illustrés sur la carte 6 (à l'exclusion des parcs et des espaces verts) ou le promoteur responsable du projet doit collaborer avec le Service des parcs en vue d'encourager

l'aménagement desdits parcs en association avec la première phase de l'aménagement. Le financement de l'aménagement des parcs doit être déterminé, mais peut provenir de contributions associées aux exigences de l'article 37; un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc (compte du quartier concerné uniquement) découlant du projet peut également être consacré à l'aménagement dudit parc.

3. La conception du parc doit mettre en valeur l'aqueduc historique, les ponts et la station de pompage de la rue Fleet, grâce à des travaux de restauration, à la signalétique, aux éléments d'interprétation et autochtones, et par le biais d'autres stratégies.
4. Les bordures des parcs doivent être animées grâce à l'entrée des bâtiments, et ces derniers doivent présenter sur les espaces extérieurs des vitrages et des éléments d'animation.
5. Des accès publics répondant aux normes de la Ville seront aménagés entre la rue Booth et le réseau d'espaces verts et les parcs, le long de l'aqueduc.

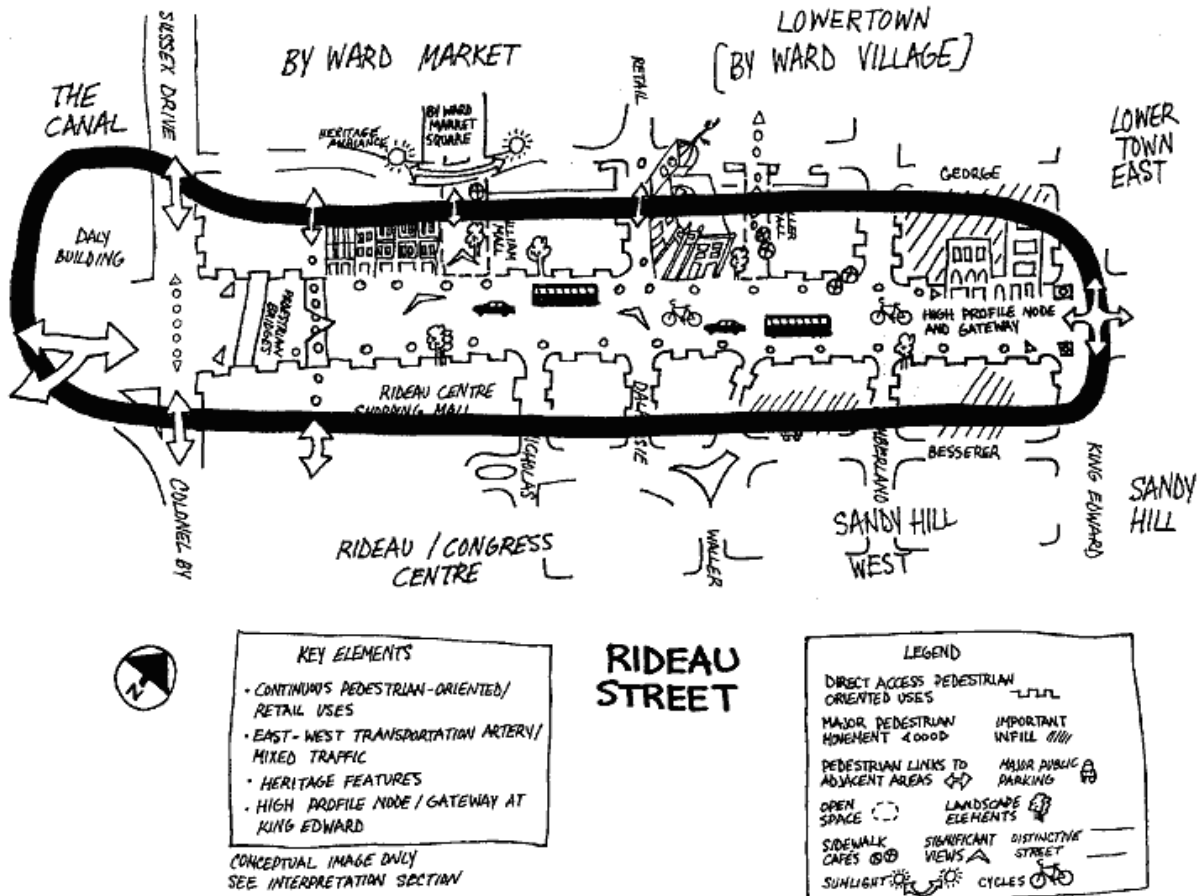
1.11.13.4 – Paysages de rue

1. La conception du côté est de la rue Booth intégrera un trottoir assez large pour accueillir une rangée d'arbres de rue (et un volume de terre correspondant permettant leur croissance à pleine maturité), des bancs publics et d'autres éléments paysagers dans l'emprise publique.
2. Au fur et à mesure de l'aménagement des terrains illustrés sur la carte 6, le propriétaire devra envisager, de concert avec le personnel de la Ville, la création de liens piétonniers et cyclables de part et d'autre de la rue Booth, d'une manière générale entre la rue Fleet et la station Pimisi de l'O-Train; au besoin, ces axes piétonniers et cyclables permettront d'améliorer la sécurité des personnes circulant dans ce couloir en reliant le secteur East Flats au futur aménagement à l'ouest de la rue Booth.
3. Les rues internes du quartier (Lloyd, Lett et Fleet) assureront en priorité la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes; elles seront bordées d'arbres de rue des deux côtés, qui disposeront d'un volume de terre suffisant à leur santé et à leur vitalité à long terme.
4. Des panneaux de signalisation et d'autres éléments d'orientation seront installés à East Flats afin de faciliter l'accès des piétons et des cyclistes à la station Pimisi et aux autres destinations du secteur.
5. La plantation d'essences variées d'arbres indigènes et d'autres éléments paysagers sera encouragée.

1.11.13.5 – Accès, stationnement et chargement

1. Les places de stationnement pour les résidents seront essentiellement aménagées en sous-sol. Des places de stationnement pour les commerces et les institutions, en nombre limité, pourraient être aménagées au-dessus du niveau du sol uniquement si elles sont situées dans un bâtiment et derrière les utilisations actives donnant directement sur le trottoir.
2. Les espaces d'embarquement et de débarquement doivent être situés près des entrées principales des immeubles, dans la rue ou à l'intérieur des aménagements, selon les cas.
3. Les aires de chargement et de desserte seront situées dans les socles des immeubles ou en sous-sol, leur accès donnant d'une manière générale sur la rue Lloyd ou la rue Lett, ou encore sur une voie de service à mi-îlot.
4. Les aires de stationnement destinées à différentes utilisations et la limitation du nombre d'accès pour véhicules sont privilégiées.
5. Le partage des places de stationnement entre les différentes utilisations ayant des heures de pointe d'activité différentes est encouragé.
6. Des places de stationnement adéquates pour visiteurs doivent être prévues à chaque phase d'aménagement.

1.12 Rue Rideau



1.12.1 Vision Revitalisation

Au cours des années à venir, on assistera à l'évolution continue, mais accélérée de la rue Rideau et à la réalisation du potentiel de ce secteur comme partie vitale du district commercial central d'Ottawa, grâce à une variété d'initiatives publiques et privées.

Au niveau de la rue, cela se traduira par une revitalisation et par le rétablissement de la rue Rideau comme artère de transport est ouest et comme rue commerciale dynamique axée sur les piétons. On y parviendra en autorisant le trafic automobile dans la rue tout en maintenant les voies réservées strictement aux autobus, en créant des utilisations continues centrées sur les piétons et accessibles directement à partir de la rue et en améliorant la visibilité, la préservation et l'aspect des bâtiments et façades à valeur patrimoniale, en maximisant l'exposition de la rue au soleil, en créant des liens pour les piétons aux secteurs adjacents (surtout aux secteurs du Marché By et du Centre Rideau/Centre des congrès) et en créant un thème reconnaissable dans la rue, par l'installation d'accessoires de rue, d'éclairage et de panneaux uniques et au moyen d'aménagement paysager.

Utilisations polyvalentes

Au dessus de la rue, un mélange d'utilisations commerciales et quelques utilisations résidentielles attireront des entreprises, des résidents et des visiteurs, ce qui enrichira cette rue commerciale et le secteur avoisinant, le jour et le soir. Les nouveaux bâtiments et autres éléments se conformeront à des normes élevées de conception urbaine et compléteront les utilisations avoisinantes. Cette sensibilité conceptuelle créera un environnement à échelle humaine et permettra au soleil de pénétrer dans le secteur, créera des perspectives et réduira l'effet du vent, de sorte à créer un environnement piétonnier agréable non seulement dans le secteur de la rue Rideau à proprement parler, mais aussi dans les secteurs contigus, comme le Marché By.

Évolution de la rue Rideau

On stimulera à nouveau le mouvement est ouest des piétons et de la circulation véhiculaire complétant ainsi des itinéraires piétonniers nord sud et on interdira aux camions de traverser le secteur. De plus, la transformation de la rue Rideau comme voie d'accès à l'Aire centrale, d'importants travaux d'aménagement à l'extrémité est de la rue et la mise en œuvre d'une stratégie de marketing agressive et centralisée mettant en valeur les commerces de vente au détail contribueront tous à l'évolution de la rue Rideau comme partie vitale du district commercial central. L'expansion potentielle du Centre des congrès et l'augmentation du nombre d'hôtels à l'est du Canal aideront également à créer un district commercial central prospère à l'est du Canal.

Rue principale

Clairement, la rue Rideau deviendra l'épine dorsale de l'Aire centrale à l'est du Canal, en fournissant des liens piétonniers et de transport au secteur se trouvant à l'ouest du Canal, ainsi que des services essentiels de transport en commun aux secteurs avoisinants.

La rue Rideau fera l'objet d'un aménagement exemplaire qui fera ressortir ses caractéristiques existantes et qui établira une norme de conception urbaine servant d'exemple pour Ottawa et d'autres villes. Il s'agira aussi d'un lieu de prédilection pour les entreprises, d'un endroit où les gens voudront habiter et d'une destination et d'un lieu de rencontre populaires au centre-ville.

1.12.2 Objectifs

Partie vitale du district commercial central

- a. Revitaliser la rue Rideau telle que désignée à l'annexe B – Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, et favoriser son développement en tant que partie vitale du district commercial central, en y prévoyant une combinaison d'utilisations commerciales et résidentielles articulées autour d'une rue commerciale historique et axée sur les piétons.

Voie d'accès

- b. Favoriser le rôle de la rue Rideau comme artère de transport est ouest et comme voie d'accès à l'Aire centrale.

1.12.3 Politiques

District commercial à utilisations polyvalentes axé sur le magasinage

- a. Le Conseil municipal encouragera le développement de la rue Rideau en tant qu'importante rue commerciale de l'Aire centrale et en tant que secteur faisant partie intégrante du district commercial central. Par conséquent, le Conseil municipal :
 - i. exigera l'aménagement d'utilisations axées sur les piétons au niveau de la rue;
 - ii. autorisera et favorisera des utilisations commerciales et résidentielles ou d'autres utilisations appropriées au-dessus du niveau de la rue;
 - iii. favorisera des utilisations qui encouragent l'activité le soir, comme celles offertes par des restaurant bars et des établissements de loisir.

Profil des bâtiments et critères de conception

- b. Le Conseil municipal veillera à ce que les bâtiments le long de la rue Rideau aient des toits intéressants ou d'autres éléments conceptuels appropriés aux étages supérieurs, dans les limites de hauteur fixées, respectent les ressources patrimoniales et maintiennent la primauté symbolique de l'Édifice du Centre, réduisent au minimum les ombres et les effets indésirables du vent et offrent une protection continue contre les intempéries, conformément aux articles d) et e) ci-dessous. Ainsi, le Conseil municipal autorisera tout un éventail de profils pour les bâtiments, qui devront toutefois respecter les critères suivants :
- i. lorsqu'ils se trouvent directement à côté de la rue, les bâtiments seront généralement de taille peu élevée, pour aider à maintenir l'aspect d'une rue commerciale traditionnelle;
 - ii. dans le cas des bâtiments de taille moyenne à élevée, les étages au-dessus de la rue seront généralement en retrait;
 - iii. les bâtiments entre la Promenade Sussex et la rue Dalhousie seront généralement de taille faible à moyenne et ceux entre les rues Dalhousie et Cumberland seront généralement de taille moyenne à élevée et :
 - assureront une transition appropriée aux secteurs à aspect unique avoisinants et en particulier de la rue Rideau aux bâtiments de taille peu élevée dans le secteur à aspect unique du Marché By et les bâtiments devront être compatibles avec le caractère patrimonial du secteur,
 - ne bloqueront pas la lumière du soleil à la Place du Marché By, conformément à l'article 1.5.3 d) du présent chapitre,
 - maximiseront l'exposition au soleil des mails piétonniers des rues William et Waller;
 - i. on favorisera une concentration de bâtiments de taille élevée entre la rue Cumberland et l'avenue King Edward, afin de créer un point de convergence et visuel pour la rue et afin d'aider à la définir comme voie d'accès à l'Aire centrale.

Aire patrimoniale

- c. Le Conseil municipal assurera la protection, la conservation et l'amélioration des ressources patrimoniales le long de la rue Rideau et veillera à ce que la conception de toute construction respecte ces éléments à valeur patrimoniale.

Groupes de bâtiments à valeur patrimoniale

- d. Le Conseil municipal reconnaîtra que le groupe des bâtiments à valeur patrimoniale qui se trouve au côté nord de la rue Rideau, de façon générale entre la Promenade Sussex et la rue Cumberland, représente le secteur patrimonial le plus important de la rue Rideau. Par conséquent, le Conseil municipal explorera la possibilité de désigner ce secteur comme district de conservation du patrimoine et de l'assujettir aux critères conceptuels s'appliquant à l'Aire centrale.

Embellissement des façades

- e. Le Conseil municipal encouragera la mise en œuvre d'un programme d'embellissement des façades de la rue Rideau et explorera les possibilités financières permettant d'atteindre cet objectif, en consultant les parties concernées le long de la rue Rideau.

Thème

- f. Le Conseil municipal, en collaboration avec les parties concernées le long de la rue Rideau, définira et favorisera un thème approprié pour la rue Rideau et veillera à ce que ce thème soit pris en compte dans le cadre des travaux d'aménagement dans le secteur.

Aspect distinctif de la rue et environnement piétonnier agréable

- g. Le Conseil municipal veillera à ce que l'on crée et maintienne une rue à aspect unique, en coordonnant les mesures à cet égard, et un environnement piétonnier agréable le long de la rue Rideau. Plus particulièrement, le Conseil municipal veillera à ce que la rue :
- i. soit vivante, respectueuse de ses ressources patrimoniales et conforme à sa fonction et à son thème de voie d'accès, conformément aux articles a), b) et g) ci-dessus;
 - ii. puisse accueillir de nombreux piétons et offre un nombre adéquat de bancs et d'aires d'attente des autobus;
 - iii. ait un aspect attrayant et reconnaissable et inclue des éléments comme un aménagement paysager unique, de la verdure et des arbres, de l'éclairage, des panneaux indicateurs et des éléments aux entrées qui reflètent son rôle de voie d'accès. Ces éléments seront conformes au thème défini pour la rue et respecteront son caractère patrimonial;
 - iv. renferme des liens reconnaissables, sûrs et accueillants pour les piétons aux secteurs à aspect unique adjacents, et spécialement aux secteurs du Marché By et du Centre Rideau/Centre des congrès et à l'Aire centrale à l'ouest du Canal;
 - v. encourage les piétons à se rendre aux mails piétonniers des rues William et Waller, en y facilitant une variété d'activités axées sur les piétons, comme des représentations théâtrales dans la rue, des cafés en plein air et la collaboration entre les commerces et d'autres activités et événements conformément à l'article 1.5.3 j) du présent Plan.

Perspectives

- h. Le Conseil municipal protégera les importantes perspectives publiques à partir de la voie de passage de la rue Rideau, et particulièrement celles de l'important secteur à valeur patrimoniale conformément à l'article d) ci-dessus, les perspectives de la Colline parlementaire et des ressources patrimoniales à l'est du Canal et de la Cour Mercury aux rues Rideau et Dalhousie.

Artère de transport

- i. Le Conseil municipal encouragera l'aménagement de la rue Rideau comme artère de transport est ouest :
- i. en y autorisant la circulation automobile et la création de voies réservées strictement aux autobus; en y assurant un service de transport en commun à haute fréquence;
 - ii. en y assurant un service de transport en commun à haute fréquence;
 - iii. en y assurant la construction d'abribus et d'aires d'attente appropriés;
 - iv. en interdisant aux camions de traverser le secteur, à mesure que des itinéraires de rechange deviennent disponibles.

Stationnement

- j. Le Conseil municipal définira les besoins de stationnement de la rue Rideau et si c'est approprié, facilitera la création d'espaces de stationnement à court terme additionnels dans les aires à utilisations polyvalentes aux limites des secteurs à aspect unique adjacents ou à la rue Rideau, conformément à l'article l) ci-dessous, à l'exclusion du Marché By.

Accès aux aires de chargement

- k. Le Conseil municipal facilitera le mouvement continu des piétons et des véhicules le long de la rue Rideau en exigeant généralement que l'accès véhiculaire et le chargement en retrait de la voie publique se fassent dans les rues à proximité, conformément aux plans stratégiques secondaires portant sur les secteurs à aspect unique adjacents.

Gestion des commerces au centre et marketing

- l. Le Conseil municipal facilitera la mise en œuvre d'une stratégie de gestion des commerces au centre-ville pour la rue Rideau, en consultant les parties concernées se trouvant le long de celle-ci.

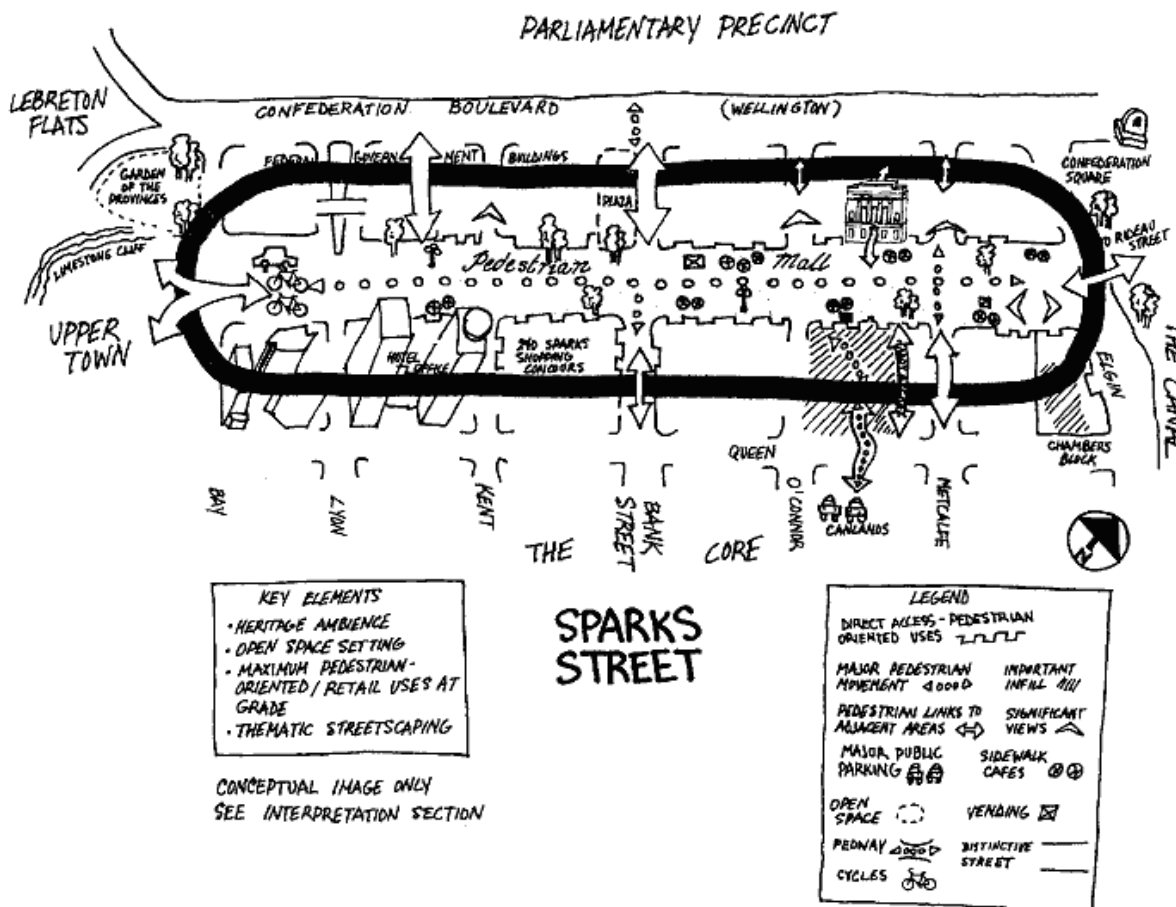
Stratégie ciblée

- m. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville, en plus des éléments d'aménagement paysager de la rue Rideau énoncés à la politique g) ci-dessus, le Conseil municipal entreprendra les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 11). Remarque : La Stratégie ciblée 21 (Programme d'amélioration des façades du Centre Rideau / Centre des congrès) et la Stratégie ciblée 24 (Programme de protection des biens patrimoniaux et de thématique des rues), section 1.6 Centre Rideau – Centre des congrès, s'appliquent aussi à la section 1.12 Rue Rideau

Embellissement de la rue Rideau

- i. un programme d'entretien dynamique, comprenant la réintroduction d'espèces d'arbres de rue rustiques, des aménagements paysagers et l'installation de dispositifs d'éclairage le long de la rue Rideau;
- ii. suppression de l'une des passerelles piétonnières surélevées reliant le Centre Rideau et le magasin HBC ou, sinon, réaménagement des deux passerelles pour en faire des éléments autonomes inspirants pour le Centre Rideau, en relation avec le programme d'art public de la Ville. [Modification no 24, 25 mai 2005]

1.13 Rue Sparks



1.13.1 Vision

Point d'attraction

À l'avenir, la rue Sparks sera l'une des destinations touristiques les plus populaires dans l'Aire centrale d'Ottawa et un important centre d'activités de vente au détail, commerciales et piétonnières dans le district commercial central.

En raison de son excellent emplacement et son mail piétonnier en plein air dont la réputation n'est plus à faire, ses bâtiments à valeur patrimoniale exceptionnels, ses commerces bien achalandés et ses cafés en plein air populaires, la rue Sparks continuera de prospérer, attirera de nombreux employés, résidents et touristes et de nombreuses entreprises désireuses de s'y installer.

District à valeur patrimoniale

Reconnaissant leur valeur patrimoniale et importance historique exceptionnelles, on conservera et améliorera les ressources patrimoniales de la rue Sparks en désignant cette rue comme un district de conservation du patrimoine. De nouveaux travaux d'aménagement soigneusement planifiés viendront compléter ces ressources, pour faire en sorte que l'ambiance patrimoniale de la rue Sparks soit maintenue.

Points d'intérêt au niveau de la rue

Au niveau de la rue, des boutiques continues et accueillantes aux façades étroites et accessibles directement à partir de la rue attireront des piétons à l'est de la rue Bank, tandis que des utilisations similaires feront leur apparition à l'ouest de la rue Bank et prolongeront ainsi l'expérience de magasinage à l'extérieur. À l'ouest de la rue Bank, on améliorera l'aspect d'ensemble de la rue et ces mesures compléteront les blocs rénovés de la partie est de celle-ci et assureront un lien avec le district de conservation de la colline de la cathédrale et les plaines LeBreton. Au dessus du niveau de la rue, de nouveaux bureaux et une nouvelle composante résidentielle appuieront les utilisations commerciales et contribueront à créer un environnement vivant et sécuritaire, particulièrement le soir.

Profil

L'aménagement intercalaire le long du mail complétera les bâtiments historiques qui donnent sur la rue, créera des bâtiments à échelle humaine ainsi qu'un environnement piétonnier agréable. Du côté sud de la rue, les étages supérieurs des bâtiments plus élevés seront en retrait, ce qui permettra éventuellement d'y aménager des terrasses surplombant la rue et de faire en sorte que la lumière du soleil continue d'éclairer directement le mail. Les perspectives le long de la rue et vers la Place de la Confédération seront protégées.

Utilisations polyvalentes

Une stratégie de commercialisation ciblée favorisera une grande variété d'utilisations commerciales le long de la rue Sparks et des utilisations qui encouragent à la fois des activités durant le jour et le soir, particulièrement des restaurants et des restaurant bars, des cafés pittoresques en plein air et des activités artistiques et culturelles. Cette prospérité encouragera l'activité axée sur les piétons le long du mail, activité qui durera au delà des heures de bureau et rendra la rue plus vivante les soirs et les fins de semaine.

Édifice Chambers

L'édifice Chambers réaménagé à l'est de la rue créera un point d'intérêt reconnaissable proche de l'entrée à la rue Sparks et à la Place de la Confédération. On conservera les bâtiments saisissants à valeur patrimoniale, et l'aménagement sera compatible avec l'environnement du mail, tout en y créant des utilisations connexes comme des bureaux, des cinémas et des commerces de vente au détail centrés sur les piétons. Cet aménagement intercalaire prudent contribuera effectivement à l'évolution souhaitée de la rue Sparks.

Lien piétonnier

La rue Sparks continuera de représenter un oasis dans le cœur de la Ville. Avec ses aires de bancs au soleil et à l'ombre, sa verdure et les sons agréables produits par les fontaines d'eau et les musiciens dans la rue, elle continuera d'être un endroit où les gens aiment à relaxer, à se rencontrer ou juste à regarder les autres. La rue Sparks constituera également un corridor piétonnier continu du Canal au Jardin des provinces et au futur secteur des plaines LeBreton, qui sera très dynamique, et reliera les secteurs de l'Aire centrale à l'est à l'ouest du Canal, et donnera accès à la promenade de la rue Bank et aux districts de magasinage/commerciaux de la rue Rideau.

Liens traversant les blocs

On favorisera et améliorera les liens piétonniers traversant les blocs et reliant les bâtiments et donnant accès au noyau de la Ville et à la cité parlementaire. Une voie piétonnière soigneusement désignée au-dessus de la rue Queen reliera également la rue Sparks à une importante installation de stationnement au World Exchange Plaza. Grâce à son aspect invitant et sa visibilité depuis la rue Sparks, et aux utilisations commerciales et à l'aménagement intercalaire bordant ce passage et respectant le caractère patrimonial de la rue Sparks, ce lien innovateur jouera un rôle particulièrement important en aidant à assurer la vitalité de la rue Sparks.

La rue Sparks de l'avenir établira un excellent équilibre entre diverses activités commerciales dans un environnement ouvert à caractère patrimonial et urbain et attirera un nombre croissant de personnes, grâce à son mélange unique de boutiques, de restaurants et de loisirs.

1.13.2 Objectifs**Mail piétonnier en plein air**

- a. Améliorer la rue Sparks, telle que désignée à l'annexe B – Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, en tant que partie intégrante du district commercial central, en offrant une combinaison d'utilisations articulées autour d'un mail commercial en plein air axé sur les piétons.

Protection des qualités uniques

- b. Protéger l'importance architecturale, historique, culturelle, sociale et environnementale de la rue Sparks en conservant et en améliorant ses ressources patrimoniales, en préservant un mail piétonnier où les véhicules ne sont pas autorisés et où les gens peuvent se rencontrer et en assurant un aménagement prudent.

Espace ouvert / corridor piétonnier

- c. Promouvoir la fonction de la rue Sparks comme un espace ouvert linéaire et un important corridor piétonnier reliant les secteurs de l'Aire centrale se trouvant à l'est et à l'ouest du Canal.

1.13.3 Politiques**District commercial central**

- a. Le Conseil municipal fera de la promotion pour la rue Sparks en tant qu'importante rue commerciale de l'Aire centrale, comme destination touristique et comme partie vitale du district commercial central. Par conséquent, le Conseil municipal :
 - i. exigera des utilisations continues axées sur les piétons au niveau de la rue dans le cadre d'un aménagement qui accorde la préférence à des façades étroites et à des points d'accès à partir de la rue;
 - ii. autorisera des utilisations commerciales et résidentielles et d'autres utilisations appropriées au-dessus du niveau de la rue;

- iii. encouragera des utilisations qui favorisent le tourisme et des activités le soir, tels des restaurants ou stands d'alimentation, des boutiques spécialisées, des galeries, des spectacles, des restaurant bars, des cafés en plein air et des utilisations artistiques, culturelles et résidentielles.

Lien ouvert/ corridor piétonnier

- b. Le Conseil municipal reconnaîtra, protégera et fera connaître la rue Sparks comme un lien ouvert et un corridor piétonnier qui encourage la circulation des piétons entre les secteurs des plaines LeBreton et du Canal et entre les rues commerciales complémentaires Bank et Rideau.

District de conservation du patrimoine

- c. Le Conseil municipal reconnaîtra que l'ensemble de bâtiments à valeur patrimoniale sur la rue Sparks entre les rues Elgin et Bank représente l'un des plus beaux ensembles d'immeubles à valeur patrimoniale à Ottawa et par conséquent explorera la possibilité de les désigner comme district de conservation du patrimoine et d'adopter des critères de conception à leur égard.

Valeur patrimoniale

- d. Le Conseil municipal assurera la protection, l'amélioration et la conservation des ressources patrimoniales de la rue Sparks et veillera à ce que tout aménagement respecte ces éléments du patrimoine.

Thème

- e. Le Conseil municipal, tout en consultant les parties concernées le long de la rue Sparks, définira et fera connaître un thème approprié pour la rue Sparks, et veillera à ce que ce thème se reflète dans l'aspect d'ensemble de la rue et dans le cadre de tout aménagement dans ce secteur.

Profil

- f. Le Conseil municipal veillera à ce que le profil de tout bâtiment construit le long de la rue Sparks respecte les bâtiments à valeur patrimoniale et l'intégrité visuelle et la primauté symbolique de l'Édifice du Centre. Tout bâtiment doit être à échelle humaine, réduire au minimum la création d'ombres et maximiser l'éclairage du mail directement par le soleil et offrir des mesures continues de protection contre les intempéries. Le Conseil municipal veillera aussi à ce que les étages supérieurs de tout bâtiment intercalaire au côté sud du mail soient généralement en retrait afin de maximiser l'exposition directe du mail au soleil et pour réduire au minimum les effets de domination.

Aspect distinctif de la rue et environnement piétonnier agréable

- g. Le Conseil municipal veillera à ce que l'aspect de la rue Sparks soit distinctif et assurera la coordination des mesures à cet égard et veillera à la création et au maintien d'un environnement piétonnier agréable. Plus particulièrement, le Conseil municipal s'assurera que les mesures prises concernant l'aspect de la rue :
 - i. mettent en valeur l'ambiance unique créée par ses espaces ouverts et en plein air et sont conformes à sa fonction d'important corridor piétonnier, conformément à l'article b) plus haut;
 - ii. sont conformes au thème défini et complètent son ambiance patrimoniale, conformément aux articles d) et e) ci-dessus;
 - iii. sont cohérentes, c. à d. que l'aspect de la rue Sparks à l'ouest de la rue Bank complète celle des blocs à l'est;
 - iv. permettent d'accueillir de nombreux piétons et prévoient un nombre adéquat d'endroits où s'asseoir, à la fois au soleil et à l'ombre;
 - v. optimisent l'utilisation des aires exposées au soleil dans le mail piétonnier;

prévoient d'importants travaux d'aménagement paysager et l'installation d'éléments qui attirent l'attention des piétons, telles des fontaines, des sculptures ou d'autres formes artistiques appropriées. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Stratégie ciblée

- h. Pour mettre en œuvre la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa, le Conseil municipal appliquera les stratégies ciblées suivantes (voir Annexe 9) :

District de liaison – rue Sparks

- i. faire de la rue Sparks le centre du district de liaison, conformément à la politique 1.3.3k), Volume 2A du Plan;
 - ii. si la rue Sparks n'est pas intégrée à un futur réseau de transports en commun rapide, examiner les conséquences liées à l'ouverture éventuelle du mail aux véhicules en dehors des heures de pointe;
 - iii. reconverter le rue Sparks en une rue de nature patrimoniale en supprimant les kiosques et les éléments encombrants et en plantant davantage d'arbres de rue tout le long du mail afin de rendre la rue plus agréable pour les piétons;
 - iv. encourager le tourisme en améliorant la signalisation, la programmation et la promotion de la rue en tant que destination patrimoniale importante de la Ville;
 - v. étendre la couverture de la ZAC de la rue Sparks sur toute la longueur de la rue;
- en collaboration avec la Commission de la capitale nationale et la ZAC de la rue Sparks, mettre en œuvre les conclusions de l'étude d'orientation de la rue Sparks. [Modification no 24, 25 mai 2005]

Animation

- i. Le Conseil municipal favorisera l'animation du mail piétonnier en autorisant des utilisations et activités appropriées tels des cafés en plein air, des vendeurs de rue appropriés, des musiciens de rue, des représentations théâtrales dans la rue ou d'autres arts d'interprétation.

Place ouverte

- j. Le Conseil municipal encouragera la protection, l'animation et l'amélioration de la place ouverte au coin nord est des rues Sparks et Bank.

Liens piétonniers

- k. Le Conseil municipal favorisera la création et le maintien de liens piétonniers publics reconnaissables, sûrs et accueillants à des endroits appropriés le long de la rue Sparks, pour faciliter le déplacement des piétons entre la rue Sparks, le noyau du centre-ville et la cité parlementaire.

Rue commerciale

- l. À l'appui de l'article j) ci dessus et pour renforcer la fonction commerciale et l'attrait de la rue Sparks, le Conseil municipal appuiera, en tant que priorité, l'aménagement intercalaire de l'ancien coin des orateurs et des propriétés adjacentes dans la portion ouest du bloc délimité par les rues Sparks, O'Connor, Queen et Metcalfe. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal favorisera et assurera :
 - i. la protection, l'amélioration et la conservation des ressources patrimoniales conformément à l'article c) ci dessus, tout en veillant à ce que dans le cadre de l'aménagement intercalaire on respecte ces ressources;
 - ii. la création d'un lien piétonnier en plein air vivant, accueillant, agréable et reconnaissable entre la rue Sparks et le noyau du centre-ville;
 - iii. la création d'une étroite ruelle commerciale menant à un lien piétonnier attrayant en plein air au-dessus de la rue Queen;
 - iv. la construction de bâtiments à échelle humaine, conformément à l'article f) ci-dessus;

- v. la création d'utilisations continues axées sur les piétons au niveau de la rue adjacentes à la rue Sparks et au lien piétonnier en plein air;
- vi. le maintien de la fonction de l'arcade Hardy au niveau de la rue et utilisée par les piétons pour accéder au noyau.

Perspective

- m. Le Conseil municipal protégera et améliorera les importantes perspectives actuelles depuis la voie de passage publique de la rue Sparks, notamment de l'Édifice du Centre, du Monument aux Morts et de la Place de la Confédération et du Canal. **[Sujet à l'amendement 69, datée 26 novembre 2008]**

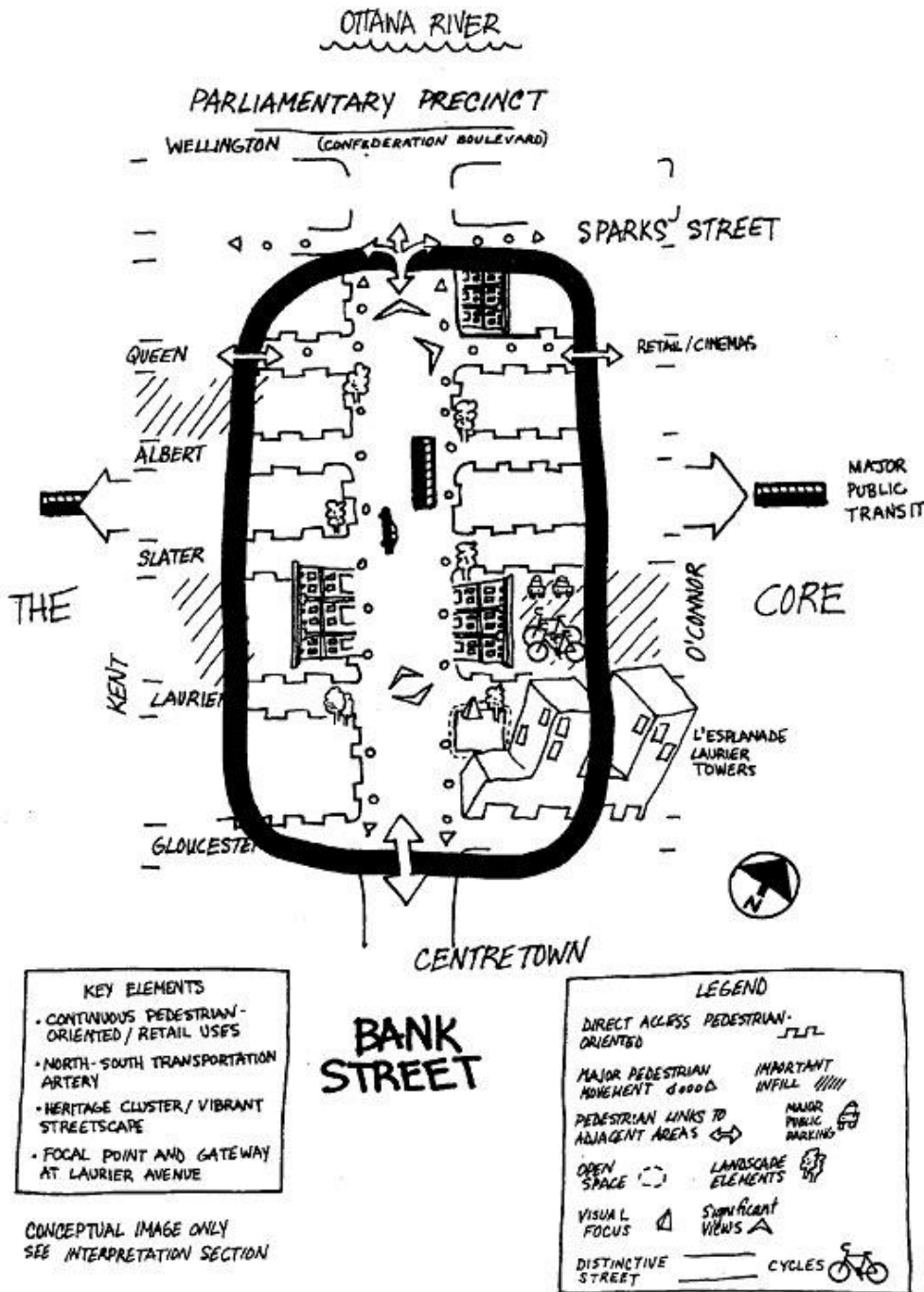
Stationnement à court terme

- n. Le Conseil municipal veillera à ce qu'il y ait suffisamment de places de stationnement pour la rue Sparks, et plus particulièrement de places de stationnement à court terme pour les gens qui y font du magasinage. Conformément à cette politique, le Conseil municipal assurera un accès convenable et visible pour les piétons à ces places de stationnement à partir de la rue Sparks.

Gestion centralisée des commerces

- o. Le Conseil municipal facilitera la mise en œuvre d'une stratégie de gestion centralisée des commerces pour la rue Sparks, en consultant les parties concernées le long de celle-ci.

1.14 Rue Bank



**1.14.1 Vision
Rue principale**

Au cours des années à venir, la rue Bank continuera d'être reconnue comme la « rue principale » d'Ottawa et jouera un rôle de premier plan dans le district commercial central de la Ville, à la fois comme

important district commercial comportant de nombreux magasins et comme point d'accès à l'Aire centrale.

Revitalisation

Une impression de « renaissance » sera créée avec la revitalisation de l'aspect d'ensemble de la rue Bank, la protection et l'amélioration des bâtiments à valeur patrimoniale, la restauration du caractère original, la continuité des façades des bâtiments et la prise de mesures visant à créer un paysage de rue uniforme et plein de vitalité. L'aménagement se fera selon des critères de conception élevés et contribuera à créer des bâtiments à échelle humaine, ce qui créera un environnement à l'aspect visuel agréable au niveau de la rue.

Profil

L'aménagement se fera généralement selon un thème traditionnel dit de « rue principale », assurera des utilisations continues axées sur les piétons au niveau de la rue et assurera la construction de commerces aux façades étroites et accessibles directement à partir de la rue. Ces utilisations cibleront des employés dans le noyau environnant du centre-ville et des résidents venant de partout dans la région, et particulièrement des quartiers de la Haute-Ville et du centre-ville se trouvant à proximité. On pense notamment à des établissements de services personnels et à des restaurants.

L'aménagement intercalaire le long de la rue Bank et à des emplacements à proximité dans le noyau créeront un environnement piétonnier agréable tout en permettant aussi d'importantes utilisations commerciales et résidentielles, ainsi que la construction d'installations de stationnement bien intégrées. Cet ensemble d'utilisations contribuera à la prospérité de cette rue commerciale le jour et le soir et créera un environnement plus vivant et plus sûr.

Patrimoine

Les bâtiments à valeur patrimoniale qui se trouvent des deux côtés de la rue Bank, entre les rues Slater et Laurier, et qui donnent à la rue Bank son aspect unique, seront désignés comme faisant partie d'un district de conservation du patrimoine et contribueront ainsi considérablement au thème et au caractère de la rue.

Mouvement

La rue Bank continuera d'offrir un service de transport en commun commode et continuera d'être l'une des plus importantes voies piétonnières du centre-ville. Dans l'Aire centrale, on améliorera l'aspect visuel de la rue pour qu'il complète celui de la rue Bank au sud de l'Aire centrale et pour souligner son rôle de voie d'accès, tout en respectant le thème de rue principale. L'installation coordonnée d'éléments d'embellissement de la rue et la plantation de nombreux arbres attireront l'attention des passants qui voyagent en voiture ou en autobus ainsi que des piétons qui se promènent le long de la rue. Les trottoirs pourront accueillir de nombreux piétons, tout en assurant la protection continue de ceux-ci contre les intempéries, tout en incluant des aires confortables d'attente des autobus et des bancs et tout en offrant des possibilités d'interaction sociale.

Point d'intérêt visuel

L'intersection de l'avenue Laurier et de la rue Bank constituera un important point d'intérêt, grâce à l'amélioration et l'animation de l'aire ouverte se trouvant au coin sud est à côté des tours de l'Esplanade Laurier. Ce point d'attraction fournira un lieu de rencontre reconnaissable et un accès à l'Aire centrale et sera conçu afin de favoriser le mouvement des piétons se dirigeant vers la partie sud de la rue Bank ou en venant. Au niveau de la rue, ce secteur pourrait être identifié par des éléments comme une tour à horloge, une fontaine ou des éléments sculpturaux. Au dessus du niveau de la rue, les tours de l'Esplanade Laurier constitueront toujours un point de repère visible jusque dans le sud de la Ville.

Lien

On améliorera la rue Bank en tant qu'important corridor piétonnier nord sud, établissant un lien avec le noyau du centre-ville par l'intersection des rues est ouest. La rue Bank jouera également le rôle d'un important lien piétonnier à la cité parlementaire, suite à des améliorations matérielles apportées à son extrémité nord où elle est reliée à la promenade piétonnière longeant la rivière des Outaouais, ce qui fournira des liens aux secteurs des plaines LeBreton et du Canal. La rue Bank sera reliée également à la rue Sparks, de sorte à fournir une expérience de magasinage continue. Les perspectives vers le nord dans la direction de la rue Sparks et de la cité parlementaire seront maintenues.

Avec son ambiance stimulante de rue principale, la rue Bank de l'avenir jouera un rôle plus marqué en tant que voie d'accès distinctive à l'Aire centrale, en tant que promenade commerciale populaire et en tant que lieu de prospérité pour les entreprises.

1.14.2 Objectifs

District commercial mettant l'accent sur les boutiques

- a. Améliorer la rue Bank, telle que désignée à l'annexe B - Secteurs à aspect unique et rues à thème de l'Aire centrale, et la promouvoir comme faisant partie intégrante du district commercial central, mettant l'accent sur les piétons et sur la présence de boutiques le long de la rue.

Voie d'accès

- b. Promouvoir la rue Bank comme voie d'accès à l'Aire centrale et comme important corridor de transport nord sud.

Protection du patrimoine

- c. Protéger l'importance historique et architecturale de la rue Bank et promouvoir son thème de rue principale.

1.14.3 Politiques

District commercial à utilisation polyvalente

- a. Le Conseil municipal fera de la promotion pour la rue Bank en tant qu'importante rue commerciale de l'Aire centrale, comme partie vitale du district commercial central et comme voie d'accès à l'Aire centrale. Par conséquent, le Conseil municipal :
 - i. exigera que des utilisations soient offertes aux piétons de façon continue au niveau de la rue;
 - ii. autorisera des utilisations commerciales et résidentielles ou d'autres utilisations appropriées au-dessus du niveau de la rue;
 - iii. encouragera des utilisations stimulantes ou favorisant l'activité le soir, comme des magasins spécialisés, des galeries, des restaurants et des établissements de loisir.

Thème

- b. Le Conseil municipal, en collaboration avec les parties concernées le long de la rue Bank, favorisera l'adoption d'un thème de rue principale pour la rue Bank et s'assurera que ce thème se reflète dans tous les travaux d'aménagement entrepris dans le secteur.

Profil de l'aménagement

- c. Le Conseil municipal s'assurera que les bâtiments le long de la rue Bank ont des toits intéressants ou d'autres éléments conceptuels appropriés aux niveaux supérieurs, dans les limites de hauteur, qu'ils aident à créer un ensemble à échelle humaine, réduisent au minimum les effets de domination, respectent les ressources patrimoniales, réduisent au minimum les ombres et maximisent l'exposition directe à la lumière du soleil des aires réservées aux piétons et respectent le thème de rue principale et l'article b) ci-dessus.

Protection des ressources patrimoniales

- d. Le Conseil municipal assurera la protection, l'amélioration et la conservation des ressources patrimoniales le long de la rue Bank et veillera à ce que, dans le cadre des travaux d'aménagement, on respecte ces ressources patrimoniales.

District de conservation du patrimoine

- e. Le Conseil municipal reconnaîtra que le groupe de bâtiments à valeur patrimoniale se trouvant aux deux côtés de la rue Bank, entre la rue Slater et l'avenue Laurier, représente le secteur patrimonial le plus important de la rue Bank. Par conséquent, le Conseil municipal désignera ce secteur comme district de conservation du patrimoine et adoptera des critères conceptuels à son égard.

Amélioration des façades et des panneaux

- f. Le Conseil municipal, de concert avec les parties concernées le long de la rue Bank, assurera la mise en œuvre continue du programme d'amélioration des façades et des panneaux indicateurs de la rue Bank.

Aspect distinct de la rue et environnement piétonnier agréable

- g. Le Conseil municipal veillera à ce que la rue Bank ait un aspect d'ensemble distinctif tout en assurant la coordination des mesures à cet égard et veillera à la création et au maintien d'un environnement piétonnier agréable. Plus particulièrement, le Conseil municipal s'assurera que l'aspect de la rue Bank :
- i. est intéressant et conforme à son rôle de voie d'accès et à son thème de rue principale, conformément aux articles a) et b) ci-dessus;
 - ii. complète l'aspect de la rue Bank au sud de l'Aire centrale;
 - iii. peut accueillir de nombreux piétons et comporte des endroits convenables où les gens peuvent s'asseoir;
 - iv. inclut un corridor/secteur en vue de la plantation d'arbres.

Points d'intérêt au coin des rues Bank et Laurier

- h. Le Conseil municipal explorera, de concert avec les parties concernées le long de la rue Bank, la possibilité de créer un point d'intérêt au coin sud est de la rue Bank et de l'avenue Laurier, qui constituera un point d'accès reconnaissable à l'Aire centrale et servira d'aire d'agrément pour les piétons, notamment par la prise des mesures suivantes :
- v.
 - i. amélioration et animation de l'aire ouverte au coin sud est;
 - ii. installation d'éléments d'accès reconnaissables au niveau de la rue, telles des formes d'art sculptural et installations aquatiques, une tour à montre ou une quelconque autre forme appropriée qui est conforme au thème de la rue;
 - iii. préservation et amélioration des perspectives des tours de l'Esplanade Laurier à partir de la rue Bank, au sud de l'Aire centrale.

Liens piétonniers

- i. Le Conseil municipal encouragera l'aménagement de liens piétonniers reconnaissables et accueillants entre la rue Bank et le noyau du centre-ville à proximité, la rue Sparks et la cité parlementaire et par conséquent la rivière des Outaouais, et les liens donnant accès au quartier de la Haute-Ville et au quartier Centre-ville.

Perspectives

- j. Le Conseil municipal protégera et améliorera les perspectives de la cité parlementaire à partir de la voie de passage de la rue Bank conformément à l'article 1.4.3 i) du présent Plan et à l'article i) ci-dessus

Système de transport en commun

- k. Le Conseil municipal assurera un service de transport en commun à haute fréquence le long de la rue Bank.

Stationnement

- l. Le Conseil municipal veillera à ce qu'un nombre suffisant de places de stationnement et plus particulièrement de places de stationnement à court terme pour les personnes qui magasinent soient créées pour la rue Bank.

Gestion centralisée des commerces

- m. Le Conseil municipal explorera, de concert avec les parties concernées de la rue Bank, la mise en œuvre d'une stratégie de gestion centralisée des commerces.

Liste des traductions des termes anglais apparaissant dans les figures

240 Sparks Shopping Conours	Boutiques au 240 Sparks
Access to, and along River	Accès à la rivière et au long de celle-ci
Albion Place	Place Albion
Arts Court	Cour des arts
Bank Street	Rue Bank
Bed And Breakfast	Gîte touristique
By Ward Market	Marché by
By Ward Village	Village du Marché By
Byward Market Square	Place du Marché By
Canlands	Canlands
Cathedral Hill Heritage Area	Secteur patrimonial de la colline de la cathédrale
Centretown	Centre-ville
Chambers Block	Édifice chambers
City Hall	Hôtel de ville
Clarence St.	Rue Clarence
Conceptual Image Only	Image conceptuelle uniquement
Confederation Boulevard	Boulevard de la Confédération
Confederation Square	Place de la Confédération
Confederation Blvd As A Distinctive Street	Boul de la Confédération comme rue distinctive
Congress Centre	Centre des congrès
Continuous Pedestrian-Oriented / Retail Uses	Utilisations continues axées sur les piétons et le commerce de détail
Cultural Resources / Ceremional Focus	Axé sur les ressources culturelles / cérémoniales
Cycles	Bicyclettes
Dalhousie Street Shopping	Magasins de la rue Dalhousie
Daly Building	Immeuble Daly
Direct Access Pedestrian Oriented Uses	Utilisations à accès direct axées sur les piétons
Distinctive Streets	Rues distinctives
East – West Transportation Artery / Mixed Traffic	Artère est – ouest / trafic mixte
Employment Focus	Centré Sur l'emploi
Enhanced Livability And Safety	Qualité de vie et sécurité améliorées
Enjoyable Pedestrian Streetscape	Rues accueillantes pour les piétons
Entrance	Entrée

Escarpment	Escarpement
Escarpment/Greenway Significant Views	Perspectives significatives – escarpement/corridor de verdure
Exceptional Heritage Area	Secteur patrimonial exceptionnel
Federal Government Buildings	Édifices du gouvernement fédéral
Fire Station	Service d'incendie
Focal Point And Gateway At Laurier Avenue	Point d'intérêt et Point d'accès à l'avenue Laurier
Food Specialty	Spécialités alimentaires
Garden Of The Provinces	Jardin des provinces
George St.	Rue George
Grand Esplanade	Grande esplanade
Heritage Ambiance	Ambiance patrimoniale
Heritage Cluster / Vibrant Streetscape	Ensemble de bâtiments patrimoniaux / paysage de rue vivant
Heritage Features	Éléments patrimoniaux
High Profile Node	Ensemble de bâtiments élevés
High Profile Node / Gateway At King Edward	Ensemble De Bâtiments Élevés / Point d'accès à la rue King Edward
High Profile Node And Gateway	Ensemble De Bâtiments Élevés Et Point d'accès
Historic Open Space Environment	Environnement historique ouvert
Hotel	Hôtels
Human Scale	Échelle humaine
Human Scale / Enhanced Pedestrian Environment	Environnement piétonnier amélioré à échelle humaine
Human Scale / Livable Environment	Environnement de qualité à échelle humaine
Important Infill	Important aménagement intercalaire
Judicial Precinct	Ensemble judiciaire
Key Elements	Éléments clés
L'esplanade Laurier Towers	Tours de l'esplanade Laurier
Landscape Elements	Éléments paysagers
Laurier Bridge	Pont Laurier
Lebreton Flats	Plaines Lebreton
Legend	Légende
Limestone Cliff	Falaise calcaire
Linkages To Core	Liens au centre-ville (noyau)
Links To Adjacent Areas	Liens aux secteurs adjacents
Lowertown	Basse-ville
Lowertown East	Basse-ville est
Lowertown West	Basse-ville ouest
Mackenzie King Bridge	Pont Mackenzie King
Major Pedestrian Movement	Important mouvement de piétons
Major Public Parking	Importante aire de stationnement publique
Major Public Transport	Importante voie de transport en commun
Major's Hill Park	Parc Major's Hill
Marble Works	Marble works
Maximum Pedestrian-Oriented / Retail Uses At Grade	Utilisations axées principalement sur les piétons et le commerce de détail au niveau de la rue
Mille Of History	Mille historique
Mixed Use Development	Aménagement mixte
Murray Street	Rue Murray

Museum Of Civilisation	Musée canadien des civilisations
NAC	CNA
National Art Gallery	Musée des beaux-arts du canada
Nepean Point	Point Nepean
North-South Transportation Artery	Artère de transport nord-sud
Office	Bureaux
Open Space	Espace ouvert
Open Space Setting	Environnement ouvert
Ottawa Little Theatre	Ottawa Little Theatre
Ottawa Locks	Écluses du canal Rideau
Ottawa River	Rivière des outaouais
Ottawa Technical High School	Ottawa technical high school
Parliamentary Precinct	Cité parlementaire
Pedestrian Bridge	Pont piétonnier
Pedestrian Bridges	Ponts piétonniers
Pedestrian Ferry	Traversier pour les piétons
Pedestrian Links To Adjacent Areas	Liens piétonniers aux secteurs adjacents
Pedestrian Mall	Mail piétonnier
Pedestrian Orientation	Axé sur les piétons
Pedestrian-Oriented Livable Environnement	Environnement de qualité axé sur les piétons
Pedway	Voie piétonnière
Predominantly Commercial	Principalement à vocation commerciale
Predominantly Residential / Medium And High Profile	Quartier essentiellement résidentiel / bâtiments de taille moyenne à élevée
Predominantly Residential And Some Mixed Uses	Utilisations essentiellement résidentielles et quelques utilisations polyvalentes
Predominantly Residential Neighbourhood	Quartier essentiellement résidentiel
Regional-Level Arts And Cultural Centre	Centre artistique et culturel régional
Residential Neighbourhood	Quartier résidentiel
Residential Only	Strictement résidentiel
Retail	Magasins de détail
Retail / Cinemas	Magasins / cinémas
Rich Heritage Ambience	Riche ambiance patrimonial
Rideau Canal	Canal rideau
Rideau Centre	Centre rideau
Rideau Street	Rue rideau
Rideau/Congress Centre	Rideau/centre des congrès
Roof-Top Terrace	Terrasse sur le toit
Sandy Hill	Côte-de-sable
Sandy Hill West	Côte-de-sable ouest
School	École
See Interpretation Section	Voir La Section Sur l'interprétation
Sensitive Infill	Aménagement intercalaire prudent
Sidewalk Cafés	Cafés-terrasses
Significant Cluster Of Heritage Buildings	Ensemble significatif de bâtiments patrimoniaux
Significant Views	Perspectives significatives
Significant Views And Vistas	Perspectives et points de vue significatifs
Signification Heritage Component	Importante composante patrimoniale
Social Service Facilities	Installations de services sociaux
Sparks Street	Rue Sparks

St. Patrick	Rue Saint-Patrick
Sunlight	Lumière du soleil
Sussex Drive	Promenade sussex
Symbolic Primacy	Primauté visuelle
The Canal	Le canal
The Core	Centre-ville (noyau)
Theatre / Arts	Théâtre / arts
Theatre District	District de théâtres
Thematic Streetscaping	Paysage de rue thématique
To Arts Court	Vers la cour des arts
To Core	Vers le centre-ville (noyau)
To Rideau Street	Vers la rue Rideau
Traffic Calming	Modération de la circulation
University Of Ottawa	Université d'ottawa
Upper Town	Haute-ville
Urban Design Renaissance	Renaissance de la conception urbaine
Vending	Étals de vendeurs
Vendor Stalls	Étals de vendeurs
Vibrant Mix Of Uses	Combinaison Dynamique d'utilisations
Views From Downtown Streets	Perspectives à partir de rues au centre-ville
Visitor-Oriented Mixed Uses	Utilisations polyvalentes axées sur les visiteurs
Visual Focus	Point d'intérêt Visuel
Visual Integrity Of The Hill	Intégrité visuelle de la colline
Waller Mall	Mail de la rue waller
Westin Hotel	Hôtel westin
William Street Mall	Mail de la rue William
York Street	Rue York
York Street Promenade	Promenade de la rue York