
Plan secondaire du secteur de la station Bayview

[Modification n° 120, 21 juin 2013]

Secteur A – Politiques

[Modification n° 164, 25 novembre 2015]

1.1 Introduction

Dans la foulée de l'important investissement effectué par la Ville dans la Ligne de la Confédération de train léger sur rail (TLR) et en raison de la popularité croissante des quartiers avoisinants en tant qu'endroit où vivre et travailler, le secteur immédiatement adjacent à la station Bayview est prêt pour une transformation. Ce secteur industriel/commercial sous-utilisé deviendra une communauté polyvalente dynamique axée sur le transport en commun. Le Plan de conception communautaire du secteur de la station Bayview (PCC) a permis d'élaborer la vision communautaire pour le PCC du secteur dans le cadre d'un exercice de collaboration général. Le document du PCC est la principale politique de référence pour les projets d'aménagement futurs dans le secteur à l'étude. Il fournit un aperçu détaillé de la stratégie d'aménagement prévue, de ses justifications, des mesures de développement durable et de la mise en œuvre. Le Plan secondaire du secteur de la station Bayview complète le plan de conception communautaire (PCC) et définit le cadre juridique en appui au PCC. Le Plan secondaire établit les fondements politiques pour l'aménagement à long terme du secteur tout en tenant compte de l'utilisation du sol, de la forme bâtie, de la conception de l'espace public, de la circulation, du stationnement et du logement abordable.

Ce Plan secondaire doit être lu et interprété concurremment au PCC comme étant l'orientation stratégique donnée par le Conseil municipal en vue de guider les initiatives municipales, les travaux publics, les examens des plans d'implantation, les modifications au règlement de zonage et les demandes présentées au Comité de dérogation pour ce secteur.

Ce Plan secondaire établit l'orientation en vue des importants changements qui seront apportés au sein du secteur à l'étude du PCC. Il est prévu dans ce plan que les terrains situés à l'extérieur du secteur à l'étude, y compris ceux situés dans un rayon de 600 mètres, vont continuer à évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre de projets de réaménagement à petite échelle des terrains intercalaires, mais ne seront pas inclus dans des projets de grande envergure.

1.2 Secteur visé

Le Plan secondaire du secteur de la station Bayview vise essentiellement des biens et biens-fonds sous-utilisés situés à proximité de la station Bayview, notamment les cours Bayview actuelles (7, 80, 89, 90 et 100 chemin Bayview), le parc Laroche; l'emplacement de l'aréna Tom Brown; le 801, rue Albert; le 250, 255 et 265, avenue City Centre; le 145 et 158, rue Spruce, le 168, rue Elm et le 989, rue Somerset. Le Plan secondaire vise également des segments des rues Scott/Albert, du Transitway et du corridor de l'O-Train qui sont adjacents à ces biens situés dans le secteur du PCC. Une carte du secteur de politique est fournie dans la carte de localisation. Deux quartiers de la Ville sont touchés par le Plan secondaire (quartier 15 – Kitchissippi; quartier 14 – Somerset).

1.3 Vision et principes de conception

1.3.1 La vision

Le secteur de la station Bayview deviendra bientôt la nouvelle entrée urbaine de l'ouest vers le centre-ville. Ce secteur qui s'organise principalement autour de la station de TLR Bayview, est stratégiquement situé au croisement des lignes de transport en commun nord-sud et est-ouest. Ce nouveau secteur tirera

parti de son rôle important en tant que carrefour stratégique du TLR en créant un environnement urbain polyvalent de grande qualité offrant tout un éventail vaste et diversifié de possibilités à exploiter tant du point de vue de l'emploi que pour le secteur résidentiel. Le secteur comporte des quadrants qui sont actuellement délimités par des voies ferrées et des corridors de transport en commun. Une architecture et une conception urbaine de grande qualité fourniront un élément unifiant pour les quatre quadrants en établissant un domaine public supérieur lequel sera créé par l'introduction d'une grille urbaine au sein des super-îlots actuels. Ainsi sera créée dans le secteur une série de liaisons interreliées permettant de réduire la dépendance à la voiture. Des nouveaux sentiers et corridors ouvriront toutes sortes de possibilités aux piétons et aux cyclistes en parallèle aux couloirs du transport en commun et perpendiculairement à ceux-ci et à travers les super-îlots et seront reliés au réseau de sentiers à l'extérieur du secteur. Les parcs et services locaux existants seront élargis et améliorés tout au long de la mise en œuvre des projets de réaménagement afin de fournir des utilisations communautaires et récréatives qui serviront à consolider la transformation du secteur tel que prévu. Le nouveau quartier intégrera et améliorera les caractéristiques naturelles et les formes bâties exceptionnelles du secteur, notamment la rivière des Outaouais, les rues principales dynamiques le long des rues Wellington et Somerset, et les quartiers résidentiels stables de Mechanicsville, Hintonburg et Dalhousie.

1.3.2 Principes d'urbanisme

Cette vision s'appuie sur les principes d'aménagement suivants :

- Les nouveaux aménagements seront compacts, polyvalents et orientés sur le transport en commun.
- La conception novatrice et les investissements dans le domaine public fourniront des liaisons sécuritaires, pratiques et accessibles dans le secteur et vers les principales destinations, incluant la station Bayview et la rivière des Outaouais.
- Les nouveaux aménagements seront respectueux des quartiers établis adjacents.
- La station Bayview deviendra un point de repère important dans la communauté.
- La diversité dans la forme bâtie et l'architecture, combinée à des améliorations distinctes et coordonnées dans le domaine public, va permettre de créer une bordure de rue dotée d'un éclairage adéquat, avec ouverture sur le ciel et des vues publiques et aidera à créer un sentiment d'appartenance et d'identité dans le secteur.
- Les nouveaux aménagements résidentiels offriront des solutions de logement abordable, créant une cohésion sociale et une grande diversité d'expériences.
- Les investissements dans des projets d'aménagement axés sur des logements abordables et accessibles et des logements avec services de soutien pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile de la Ville, permettent de garantir une offre de logements aux membres vulnérables de la collectivité.
- Les nouveaux aménagements auront recours aux principes de pointe en matière de conception durable afin de réduire la consommation d'énergie, l'utilisation des sols et les émissions.
- Le réseau de sentiers, de parcs et d'espaces ouverts municipaux appartenant à la Ville sera amélioré pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.

1.4 Politiques générales d'utilisation du sol et de conception

1.4.1 Utilisation du sol

Zone à usages mixtes

La désignation « *usages mixtes* », qui s'applique à l'**Annexe A – Utilisation du sol**, exige que les nouveaux aménagements intègrent un vaste éventail d'utilisations du sol qui favorisent le transport en commun notamment résidentiel, bureaux, institutionnel, secteur d'emploi, communautaire et espace libre dans un environnement donnant priorité aux piétons et à la connectivité. Ce Plan secondaire encourage l'aménagement créatif d'une communauté dynamique et polyvalente organisée autour d'un centre névralgique du transport afin de créer un nouveau secteur unique à l'intérieur de la ville, tout en complétant et en renforçant le caractère des quartiers avoisinants déjà en place. La composition de

l'utilisation des sols qui devrait être environ 60 % d'immeubles résidentiels et 40 % de bureaux et commerces de détail sera confirmée au moment de la mise en œuvre du projet d'aménagement et dans le cadre d'un plan de déploiement progressif.

1. Les aménagements à usages mixtes devront comporter des façades actives assorties de magasins, services et attraits publics, accessibles par la rue, adjacents à des secteurs à forte circulation piétonnière. Se reporter à la *Figure 45 du PCC : Caractéristiques des principales façades actives et liaisons*.
2. Les usages résidentiels ou les bureaux devraient être la première utilisation de tous les immeubles et être situés aux étages supérieurs des bâtiments à usages mixtes. S'il n'est pas possible de donner à un seul immeuble une vocation polyvalente, il serait tout aussi approprié qu'un groupe d'immeubles individuels voisins servent à des usages mixtes.
3. Les grandes surfaces commerciales, comme les grands magasins d'alimentation, sont permises, pour autant qu'elles soient conçues de manière à s'intégrer au contexte général du site et dans une forme urbaine à plusieurs étages donnant sur la rue.
4. Les utilisations du sol doivent encourager le transport en commun et aider à favoriser et à bien gérer les déplacements des piétons et des cyclistes associés à la station Bayview. Les utilisations du sol qui auraient une incidence négative sur l'environnement piétonnier et cyclable ne seront pas permises.
5. Les aménagements donnant sur le pont de la rue Somerset doivent prolonger le style rue principale traditionnelle de la rue Somerset à l'ouest à partir de l'avenue City Centre, le tablier du pont servant de façade active accessible au public.
6. Il faudrait intégrer des espaces ouverts publics et privés qui serviront de passerelle, d'entrée, de lieu de rassemblement, de points focaux et de liaisons importantes.
7. Nonobstant la politique 4.11.9.b du Plan officiel, aucun projet d'aménagement d'immeubles de grande hauteur ne sera pris en compte dans un périmètre de 600 mètres de la station de transport en commun rapide Bayview dans les secteurs urbains généraux, sauf si un PCC l'autorise.

Zone de parc

La désignation « zone de parc », qui s'applique dans l'Annexe A – Utilisation du sol, inclut les parcs municipaux, les places publiques et les espaces ouverts, tous prévus afin de fournir des espaces actifs ou passifs de grande qualité aux résidents de la Ville d'Ottawa. Les besoins en zones de loisirs et en espaces ouverts des résidents actuels et futurs sont primordiaux pour ce nouveau secteur urbain. Le parc Laroche et l'aréna Tom Brown seront modernisés tout au long du développement du quartier afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs. Le Plan de conception communautaire de la rue Scott renferme des renseignements supplémentaires sur le parc Laroche. De nouveaux parcs seront créés à l'extrémité nord des cours Bayview ainsi que dans l'emprise de la rue Wellington à l'est de l'O-Train. Ces parcs seront intégrés aux espaces ouverts en place le long de la rivière des Outaouais et du couloir de l'O-Train afin d'améliorer les liaisons autour du secteur de la station et d'instaurer un environnement naturel fonctionnel. Le choix de l'emplacement des parcs municipaux adjacents à des terrains faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national ne garantit pas la perméabilité aux terres fédérales adjacentes. [Modification no 131, Décision de la CAMO PL140303, 20 mars 2015]

Veillez vous reporter au PCC, Figure 44. *Parcs et espaces ouverts*, pour voir l'emplacement des zones de parcs désignées, ainsi que les emplacements recommandés pour l'ajout d'espaces ouverts sur des terrains privés, habituellement adjacents aux zones de parcs désignées. Dans le cadre du processus d'examen des propositions d'aménagement, les efforts seront déployés afin de réserver ces espaces comme espaces ouverts.

1. De nouveaux parcs devraient être prévus : 1) à l'extrémité nord des cours Bayview et 2) aux extrémités est et ouest de l'emprise de la rue Wellington reliant une nouvelle passerelle polyvalente piétonnière et cycliste qui enjambera le couloir de l'O-Train à l'avenue City Centre (indiquée à **l'Annexe A – Utilisation du sol**).

2. La conception des places publiques devrait être adaptée à toutes sortes d'activités quatre saisons, avec entretien minimal. Ces espaces seront définis par les commodités thématiques qui y seront installées comme les œuvres d'art public, les bancs, l'éclairage, les techniques de revêtement, les luminaires, les bannières, des murs bas et l'aménagement paysager.
3. Les espaces publics devraient être conçus en tenant compte du vieillissement de la population et inclure des bancs accessibles à l'intention des personnes âgées, des points d'accès appropriés, des repères visuels et des panneaux. Il faut prévoir des aires de repos avec bancs à intervalles réguliers, installés de manière à encourager l'interaction sociale.
4. Les arbres d'ombre et les zones vertes seront coordonnés à l'éclairage, à l'art public et aux services publics nécessaires afin de fournir un couvert forestier continu et de l'ombre en été, d'encadrer le domaine public et de servir de brise-vent en hiver.
5. La planification de la plantation et de l'entretien des arbres et du couvert végétal devrait prendre en compte les besoins en habitat des oiseaux et d'autres animaux adaptés au milieu urbain et tenir compte de l'importance de créer des percées visuelles.

1.4.2 Disposition des îlots

Le secteur de la station Bayview comprend actuellement plusieurs super-îlots, accessibles au moyen de quelques liaisons piétonnières et cyclistes officielles. Pour l'aménagement progressif de ces super-îlots, il faudrait adopter des schémas et tailles de rues semblables à ceux des communautés actuelles du secteur. La prolongation du réseau de rues actuel permettra de « rompre » les super-îlots et de créer une configuration serrée d'îlots qui instaure une plus grande perméabilité et fluidité ainsi que de meilleures liaisons au niveau du sol. En offrant un grand choix de trajets et de destinations, le réseau de rues élargi devrait en plus favoriser les déplacements à pied et à vélo. De nouvelles rues seront aménagées, elles devront inclure une infrastructure conçue précisément de manière à offrir un environnement sécuritaire et confortable pour la marche et le vélo.

1. La disposition spatiale des bâtiments et des espaces ouverts devait favoriser la mise en place d'une configuration serrée d'îlots axée sur les piétons qui favorise les déplacements entre la station Bayview et la communauté avoisinante.
2. Les principales façades actives doivent être orientées vers les principaux corridors de déplacement servant la station Bayview.
3. Les nouveaux aménagements situés sur le chemin Bayview et l'avenue City Centre devraient comporter des rues intérieures, préférablement en tant que prolongement de la configuration, afin de rompre les super-îlots et de fournir une circulation interne efficace pour tous les modes de transport. Lorsque ces rues internes demeurent privées, des mesures seront prises dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, comme l'intégration de servitudes d'utilité publique afin de veiller à ce que ces rues soient entièrement accessibles au public.
4. Pour améliorer la connectivité, il faudrait améliorer la liaison, sur un même plan, entre l'avenue City Centre et la rue Somerset, des deux côtés de l'avenue City Centre. Cette liaison devra fournir un accès public constant (24 heures) au moyen d'un escalier bien visible, bien éclairé et de grande qualité, menant de la rue Somerset à la promenade City Centre. Il faudra aussi prévoir un portail amélioré sous le pont de la rue Somerset de largeur suffisante et doté d'un dégagement latéral adapté à la circulation automobile, cycliste et à l'installation de trottoirs améliorés.

1.4.3 Hauteur, volume et regroupement d'immeubles

La stratégie qui régit la hauteur, le volume et le regroupement d'immeubles a été élaborée de manière à promouvoir la densité à proximité de la station Bayview, tout en veillant à ce que chacun des immeubles soit d'une taille appropriée, qu'il respecte les immeubles, communautés et espaces ouverts adjacents et qu'il contribue à la création d'un domaine piétonnier dynamique et sécuritaire. En général, les immeubles de grande hauteur seront regroupés autour de la station Bayview; la transition se fera graduellement vers les quartiers résidentiels stables. Le profil de hauteur sera respecté, cependant, la construction d'immeubles de différentes hauteurs sera encouragée afin de créer un panorama urbain remarquable et

attrayant. Les vues publiques vers le centre-ville d'Ottawa, la station Bayview et la rivière des Outaouais seront préservées et améliorées, et la forme bâtie devrait, dans la mesure du possible, leur servir de cadre. Il faudra veiller à éviter de créer une ombre excessive sur les parcours piétonniers entourant la station Bayview et les secteurs résidentiels déjà en place.

1. Les hauteurs maximales des bâtiments sont indiquées à l'**Annexe B – Hauteur des bâtiments** ainsi que dans le PCC, *Figure 40. Stratégie pour la hauteur*.
2. La hauteur maximale des bâtiments, dans le cas des propriétés qui sont contiguës à un quartier résidentiel établi, ne peut dépasser la hauteur déterminée pour la zone existante du secteur résidentiel adjacent. L'augmentation de la hauteur ne sera permise que si elle suit une zone de transition proportionnée.
3. Les bâtiments élevés doivent être dotés d'un socle et d'un aménagement en forme de tour pour créer le bord de rue souhaité ainsi qu'une ouverture sur le ciel et des vues publiques appropriées et veiller à ce que la rue bénéficie d'un éclairage adéquat. La hauteur du socle ne doit pas dépasser six étages dans l'ensemble de la zone.
4. Pour les immeubles d'une hauteur maximale de 12 étages, le retrait minimal sera aménagé après le quatrième étage afin d'établir la « hauteur souhaitable pour le quartier » ou encore une forme bâtie adaptée à la « rue principale traditionnelle », comme il est indiqué dans le PCC, *Figure : 38. Configuration de rues*. Pour des immeubles de plus de 12 étages, le retrait minimal devait être aménagé au sixième étage. Dans la mesure du possible, le retrait de l'étage supérieur devrait être aménagé au même étage que celui des immeubles du secteur immédiat afin de créer une impression visuelle uniforme et un style d'aménagement. Les retraits aménagés aux étages supérieurs contribuent à créer un milieu à l'échelle humaine et fournissent plus de lumière pour les trottoirs ainsi qu'une ouverture sur le ciel.
5. Les façades des immeubles sur la rue Somerset, l'avenue City Centre, le chemin Bayview et dans les parcs municipaux devraient comprendre un retrait minimal. Lorsqu'un lot est jugé trop étroit pour permettre un retrait raisonnable, un changement de matériau de construction qui établit une séparation entre le socle et la tour pourrait être acceptable, sous réserve de l'examen et de l'avis du Comité d'examen du design urbain.
6. Les plaques de plancher des tours résidentielles et des immeubles de bureaux ne doivent pas dépasser une superficie qui compromettrait la vision envisagée pour la forme bâtie du secteur, comme il est indiqué dans le PCC, *Section 5.0 Politiques de conception et lignes directrices*.
7. Il faut prévoir une distance de séparation minimale de 20 mètres entre les tours pour réduire la création de zones d'ombre dans le domaine public et privé, assurer la qualité de vie et protéger les vues et la vie privée.
8. Au moins 70 % de la largeur du lot le long de la rue Somerset, de l'avenue City Centre et du chemin Bayview devra être occupé par les façades des immeubles. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant. Un plan de mise en place progressive, soumis pour approbation au directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, devra démontrer comment cette politique sera respectée à long terme.

1.4.4 Conception architecturale

L'architecture dans le secteur de la station Bayview sera sensible au contexte, trouvera des moyens de créer des repères visuels et contribuera à plus vaste échelle à l'érection de la ville. Le traitement architectural devrait plus particulièrement s'attacher aux schémas de déplacement associés à la station Bayview et les favoriser dans l'expression architecturale, la qualité de l'éclairage et l'orientation des caractéristiques de conception. Les fluctuations météorologiques et les variations saisonnières constituent des facteurs importants à prendre en compte. En hiver, les déplacements des travailleurs le matin et le soir se font dans le noir; des mesures seront prévues pour promouvoir une bonne visibilité et la sécurité. Il faut également tenir compte de l'incidence de la configuration des vents sur le domaine public, tout comme l'accumulation et l'entreposage de la neige ainsi que des chutes de neige provenant des structures des immeubles.

1. Les immeubles de 20 étages ou plus seront soumis à un processus d'examen conceptuel spécialisé établi par le Comité d'examen du design urbain de la Ville, qui ainsi pourra procéder à un examen par les pairs sur des aménagements situés à l'intérieur du secteur, aux frais du promoteur.
2. Chaque bâtiment doit fournir un profil définitif indiquant l'emplacement de l'entrée, le rez-de-chaussée, les étages du milieu et le toit. Une attention toute particulière devrait être apportée au traitement de la tour et du toit afin de créer un intérêt visuel.
3. Le rez-de-chaussée d'un immeuble à usage polyvalent doit être doté d'un plafond très élevé afin de permettre tout un éventail d'utilisations (p. ex., 4,5 mètres du plancher au plafond), et devrait intégrer des entrées directes sur la rue, des aménagements en transparence et une abondance de vitrage, favorisant l'animation et la visibilité au rez-de-chaussée.
4. Les immeubles doivent permettre de créer un paysage de rue harmonieux, composé d'unités et d'entrées individuelles exprimées dans des façades d'immeubles modulées et articulées. Aucun immeuble ne comportera une façade plus longue de 20 mètres sans qu'une certaine forme d'articulation lui soit intégrée, formant une rupture dans l'apparence visuelle en longueur.
5. Aucun immeuble n'interrompra l'ouverture visuelle le long du corridor nord-sud du TLR vers la rivière des Outaouais, à l'exception de la station de TLR qui est située au croisement des lignes de TLR nord-sud et est-ouest.

1.4.5 Circulation

La station Bayview est au centre de la vision envisagée pour le secteur et du Plan secondaire. L'objectif principal de conception du transport est de fournir l'accès direct au transport en commun pour les cyclistes et les piétons, tandis que les déplacements automobiles sont recalés au deuxième rang des préoccupations. Plus particulièrement, la mobilité des piétons, la bonne définition des allées de circulation et l'espace suffisant pour accommoder le volume de circulation pendant les périodes de pointe sont des points dont il faut tenir compte dans la conception des allées et la détermination de la largeur des trottoirs, de l'éclairage et des liaisons traversant les îlots et les immeubles. Il faudra obtenir les approbations fédérales officielles avant de créer des liaisons entre les voies ou toute autre forme d'infrastructure qui auraient une incidence sur le corridor de la promenade Sir John A. Macdonald et les rives de la rivière des Outaouais, notamment toute incidence proposée sur l'intersection de la promenade avec la rue Slidell.

1. Le schéma recommandé pour les rues, les liaisons piétonnières et cyclistes principales et le réseau de sentiers hors rue sont indiqués dans le PCC, figures 38. Configuration des rues; 41. Liaisons piétonnières; 42. Liaisons cyclistes et 43. Sentiers. Il faudra élaborer des plans d'aménagement graduel pour les super-îlots. Les propositions d'aménagement pour le secteur devront être conçues pour veiller à ce que les systèmes de circulation définis dans le PCC soient respectés.
2. Les nouvelles rues devraient être conçues en rues complètes et devraient, dans la mesure du possible, avoir recours à des avancées de trottoir aux intersections ainsi qu'à des voies partagées. Cette exigence s'applique aux nouvelles rues qui pourraient devenir chemins publics et aux nouvelles rues qui pourraient demeurer dans le domaine privé, mais dont l'accès public sera garanti par des ententes de servitudes conclues pendant le processus d'examen des projets d'aménagement.
3. Les mesures en place pour prévenir la circulation de transit sur les rues Elm et Spruce devraient être maintenues.
4. Les différences de niveau seront traitées différemment dans le but de maintenir un réseau piétonnier ininterrompu, accessible, serré et interrelié.
5. Pour améliorer les liens piétonniers, il faudrait prévoir l'aménagement de sentiers publics à même les îlots de l'aménagement et à travers les immeubles lorsque l'orientation de l'îlot ne permet pas l'installation d'un lien piétonnier extérieur direct. Lorsqu'un lien direct est aménagé vers la station Bayview, les passages à travers les bâtiments doivent être accessibles pendant les heures de fonctionnement du transport en commun.

6. Un réseau facilement reconnaissable de sentiers polyvalents hors rue devrait permettre de relier les communautés adjacentes, la station Bayview et les principaux pôles d'activité du secteur, notamment le parc Laroche, l'aréna Tom Brown et la rivière des Outaouais.
7. Un nouveau pont polyvalent au-dessus du couloir de l'O-Train sera aménagé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington.
8. Les sentiers polyvalents hors rue mesureront au moins 3,5 mètres de large et, lorsqu'ils servent de liaison directe vers le transport en commun, ils seront éclairés et entretenus à l'année.
9. Des installations comme les panneaux d'orientation, les bancs et les fontaines d'eau potable devraient être prévues aux principaux endroits passants indiqués dans la *figure 45 du PCC* sous *Caractéristiques des principales façades actives et liaisons*.
10. Une étude du transport devra être effectuée en appui à toutes les propositions d'aménagement. Elle servira à déterminer si la capacité de stationnement est adéquate, tout comme celle du transport en commun (incluant l'emplacement, la localisation et la connectivité des arrêts de transport en commun), les trottoirs et liaisons piétonnières, les pistes cyclables et toutes améliorations nécessaires pour soutenir la densité de l'aménagement.

1.4.6 Stationnement

Le stationnement des véhicules et des bicyclettes devra soutenir les utilisations de sol densifiées prévues du secteur, et sera subordonné à la création d'un environnement au rez-de-chaussée dynamique axé sur les piétons. Les installations de stationnement pour vélos doivent être bien reliées aux pistes cyclables et aux sentiers polyvalents.

Le stationnement automobile dans la rue sera permis dans tous les cas raisonnables, lorsqu'il sera possible de maintenir les voies d'accès des pompiers et l'accès. Les installations de stationnement hors rue seront intégrées aux projets de moyenne à forte densité, soit dans des stationnements souterrains ou à l'intérieur des socles des bâtiments.

1. Les exigences minimales et maximales relatives au stationnement devraient être réduites afin de tenir compte des conditions et des coefficients urbains du centre-ville favorisant une forte utilisation du transport en commun.
2. Le stationnement en surface ne sera permis que dans des circonstances spéciales, le plan de conception sera sujet à un examen se portant sur l'aspect paysage urbain et les répercussions sur les mouvements piétonniers.
3. Les espaces de stationnement devraient être souterrains ou à l'intérieur du socle des immeubles. Il faut alors prévoir des mesures pour fournir un écran approprié qui est intégré à la forme bâtie de l'îlot.
4. Les structures de stationnement le long de l'emprise ne devraient pas comprendre de murs aveugles et devraient inclure des utilisations actives au rez-de-chaussée.
5. Les entrées des garages de stationnement doivent être orientées vers de plus petites rues ou une allée privée, lorsque la chose est possible, afin de favoriser un environnement de rue axé sur le piéton.
6. Le partage des places de stationnement entre locataires, immeubles et lots est fortement encouragé, en particulier pour des utilisations de stationnement à des heures différentes.
7. Des aires de stationnement pour vélos devraient être aménagées dans des emplacements facilement accessibles (de préférence au niveau de la rue), qui offrent une surveillance naturelle, sont protégés des intempéries et sont de dimensions suffisantes pour répondre à la demande estimée.
8. Toute installation de stationnement pour automobiles et vélos devrait être accessible de manière à minimiser l'interaction négative avec les principaux itinéraires piétonniers. Dans ces mesures sont inclus l'aménagement paysager et l'aménagement d'allées piétonnières séparées au besoin.

1.4.7 Paysage de rue

Les rues publiques représentent la plus grande portion de l'environnement bâti dans le secteur Bayview, et à titre d'espace public important, leur conception sera soignée. Il s'agit notamment des rues 1) qui sont

exploitées par la Ville qui en est aussi propriétaire et 2) des rues créées dans le cadre du processus d'aménagement qui pourraient rester privées, afin d'intégrer un réseau urbain dans les super-îlots actuels, qui sera d'usage public, et dont l'accès sera garanti par des ententes de servitude. À ce titre, les politiques établies ci-dessous s'appliqueront au besoin aux rues publiques et aux rues privées qui seront des rues accessibles au public au sein des super-îlots. Il est essentiel, si l'on veut assurer la création et la fonctionnalité d'une véritable place publique, de considérer les emprises du quartier comme des espaces accueillants pour les mouvements et les activités publics, plutôt que des voiries comme de simples corridors de transport.

1. La rue Albert constitue une importante liaison vers la station Bayview et à travers le secteur. Au fur et à mesure de la réfection et de la remise en valeur de la rue et de la progression des aménagements, il est prévu de rendre le milieu piétonnier plus accueillant, en élargissant les trottoirs, en installant de l'éclairage, du mobilier et des arbres mieux adaptés aux piétons, ainsi que des liaisons au niveau de la rue avec les îlots d'aménagement voisins. Les immeubles, les arbres et les autres installations susmentionnées seront conçus et mis en œuvre de manière à encadrer la rue, créant ainsi un environnement piétonnier de grande qualité.
2. Lorsque des modifications au trottoir et/ou à la géométrie de la chaussée sont envisagées dans le secteur de la station Bayview, que ce soit pour un réaménagement privé ou un projet des travaux publics, il faudra donner priorité à l'espace trottoir.
3. De préférence, les trottoirs le long de la rue Somerset, du chemin Bayview, de l'avenue City Centre et de la rue Albert feront cinq mètres de largeur. S'il est impossible de construire de tels trottoirs dans l'emprise publique, il faudra penser à aménager un recul dans la façade de la rue afin de fournir un espace de trottoir public plus spacieux.
4. Des arbres serviront à améliorer l'esthétique et à donner une identité unique au secteur; ils seront plantés tous les 7 à 10 mètres dans le retrait de l'emprise publique (si l'espace est suffisant) afin de créer une avenue de grands arbres qui confère beaucoup de caractère aux rues publiques. Lorsque les conditions ne permettent pas de planter des arbres de cette manière sur l'emprise publique, les propriétaires privés seront invités à planter des arbres dans le retrait de la cour pour compléter la plantation d'arbres du domaine public. On encouragera la plantation d'une riche végétation dans les allées le long des rues locales qui relient le parc Laroche à un nouveau parc public dans la partie nord des cours Bayview. Consultez dans le PCC, la Figure 38. *Configuration des rues*.
5. Les appareils d'éclairage dans la rue et les appareils d'éclairage adaptés aux piétons seront, dans la mesure du possible, installés sur des poteaux communs. Il faudra intégrer des luminaires et des ensembles décoratifs.
6. L'affichage commercial sera conçu de manière à s'intégrer à un paysage de rue axé sur les piétons tout en étant visible des automobilistes. Les affiches doivent respecter le style et l'échelle du secteur et devraient être un complément des caractéristiques architecturales des immeubles.
7. Il faudra choisir du mobilier de rue de qualité, conçu pour le long terme, ayant un fort attrait esthétique et nécessitant peu d'entretien. Lorsque la chose est possible, le mobilier de rue sera intégré à un plan d'aménagement paysager plus vaste, coordonné avec les aménagements voisins afin de favoriser la continuité.
8. Il faudra penser à des améliorations intégrées aux éléments de paysage de rue (arbres, aménagement paysager et art public) dès qu'un propriétaire privé entreprend des travaux de rénovation ou de modernisation, afin d'embellir l'esthétique de la rue et de mieux démarquer les limites de propriété.
9. Les œuvres d'art public seront installées aux endroits stratégiques et dans les lieux de rassemblement principaux. Leur installation sera effectuée en vertu du Programme d'art public de la Ville d'Ottawa et de la politique Pourcentage pour les arts. L'emplacement définitif des œuvres d'art sera déterminé par les artistes en collaboration avec la Ville.

1.4.8 Logement abordable

Les nouveaux projets résidentiels offriront des logements abordables procurant l'accès direct au transport en commun afin de promouvoir la cohésion sociale et une riche combinaison d'expériences pour les résidents et les commerces.

1. La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est fortement encouragée. Au total, 25 % de tous les logements pour location ou achat devront être des logements abordables, conformément aux politiques du Plan officiel de la Ville.
2. La Ville encouragera la mise en place de partenariats avec des organismes sans but lucratif et le secteur privé afin de mettre en œuvre des logements pour location abordables à l'intention des ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile de la Ville, comme il est précisé dans le Plan officiel.
3. Les terrains du secteur Bayview déclarés excédentaires relativement aux besoins municipaux seront offerts pour location ou vente pour des projets de logements abordables conformément aux priorités établies par la Ville pour le logement et à la stratégie du logement municipale, en sa version modifiée ou remplacée, et approuvée par le Conseil.

1.4.9 Stratégie de mise en œuvre

Les politiques suivantes, fondées sur la *Section 7 – Mise en œuvre du PCC*, décrite plus en détail dans la Partie C – Mise en œuvre et interprétation, sont importantes pour la réalisation de la vision du PCC du secteur de la station Bayview :

1. La présentation d'un plan conceptuel directeur et de plans de mise en place progressive pour les super-îlots, qui reflètent les directives énoncées dans le PCC et le présent Plan secondaire, sera une exigence du processus d'examen de l'aménagement qui se fondera sur les demandes d'approbation de plan de lotissement et de plan d'implantation. Tout accord donné aux demandes d'approbation de plan de lotissement et de plan d'implantation comprendra des conditions qui refléteront et rendront possible la mise en œuvre, au fil du temps, du plan conceptuel directeur et des plans de mise en place progressive afin d'assurer un aménagement harmonieux de ces grands sites et la mise en place, en temps opportun, de l'infrastructure publique nécessaire à l'appui d'un tel aménagement. Pour la Ville, le processus d'examen des demandes d'approbation de plan de lotissement ou de plan d'implantation servira à lui garantir les emprises nécessaires et les terrains réservés à la création d'espaces ouverts et à rendre possible toute amélioration voulue aux infrastructures essentielles. Les promoteurs et la Ville utiliseront le présent Plan secondaire et le PCC connexe pour orienter l'élaboration et l'évaluation des projets de réaménagement dans le secteur de la station Bayview.
2. Dans le cas des terrains dont le zonage est indiqué par le symbole d'aménagement différé « h », ce symbole ne sera pas supprimé tant que le directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance n'aura pas reçu et approuvé les documents suivants :
 - i. un plan conceptuel directeur couvrant la superficie complète des terrains zonés « h » et illustrant les principaux îlots d'aménagement, les routes et les espaces publics qui seront attribués à la Ville d'Ottawa, ou les voies d'accès privé;
 - ii. des études de viabilisation, d'assainissement des sites et de la circulation;
 - iii. l'accord donné à la demande de plan de lotissement ou de plan d'implantation, qui doit comprendre des conditions qui refléteront et rendront possible la mise en œuvre, au fil du temps, du plan directeur conceptuel et des plans de mise en place progressive afin d'assurer un aménagement harmonieux du site et la mise en place, en temps opportun, de l'infrastructure publique nécessaire à l'appui de l'aménagement proposé.
3. Pour les grands projets d'aménagement, la disposition des îlots, l'emplacement des espaces ouverts et le déploiement spatial précis (hauteur et masse) illustrés à l'annexe B feront l'objet d'une stratégie d'atténuation des risques et d'assainissement de l'environnement du site concerné ainsi que d'études des répercussions sur la circulation et de viabilisation. Au besoin, les modifications afin de composer avec les contraintes majeures concernant la conception et les friches industrielles (p. ex., importante contamination des sols ou problèmes d'infrastructure) seront autorisées par la présentation d'une

demande de modification au règlement de zonage ou d'une demande de dérogation mineure, par l'entremise du Comité de dérogation, à condition que l'intention générale et les principes du Plan secondaire soient respectés. Toute dérogation majeure au plan conceptuel (p. ex., modification notable de la hauteur maximale ou de la densité globale du site) qui est non conforme à l'intention du plan exigera la présentation d'une demande de modification au Plan officiel.

4. 900, rue Albert [Modification n° 220, 6 novembre 2018]

En plus des exigences relatives au zonage d'aménagement différé MC[1967] S291, S292, tout scénario d'aménagement et demande futurs doivent également respecter les paramètres suivants :

- i. Les concepts d'aménagement révisés devront être élaborés en regard des directives énoncées dans le PCC et dans le Plan secondaire et devront démontrer, à l'aide d'un plan conceptuel directeur, que l'emplacement en question et le site (250, avenue City Centre) s'intégreront pour ce qui est des liaisons, du domaine public et du concept urbain global en vue de former un programme d'aménagement global unifié et uniforme dans le super-îlot regroupant ces deux sites.
- ii. Le plan conceptuel directeur susmentionné servira de fondement pour définir les détails qui seront reproduits sur tous les plans d'implantation concernant un concept d'aménagement révisé qui, notamment, devront assurer une liaison piétonnière et cycliste efficace et bien définie à l'échelle du site afin de donner accès à la fois la station Bayview et au 250, avenue City Centre, y compris l'intégration au réseau d'espaces ouverts et au domaine public prévus pour le 250, avenue City Centre. De cette manière, les deux sites sont harmonisés et forment un super-îlot qui reflète et met en œuvre les directives sur la circulation et le domaine public du PCC et du Plan secondaire. De même, cette tactique assure une expérience du domaine public unifiée et interreliée ainsi qu'un lien direct et continu avec la station Bayview qui soutient la promotion de l'utilisation du transport en commun par les employés et les résidents qui occuperont les immeubles du 801, rue Albert, et du 250, avenue City Centre.
- iii. Lorsqu'elle examinera d'éventuels concepts d'aménagement révisés, la Ville se penchera également sur la possibilité de réaligner l'emprise de la rue Wellington pour que l'intersection avec l'avenue City Centre soit à angle droit afin de permettre l'accès au super-îlot. À cet égard, il est à noter que le remplacement de la canalisation d'eau haute pression dans l'emprise de la rue Wellington prévoit l'installation de vannes afin qu'il soit possible de déplacer la canalisation principale pour faciliter le réalignement. Ces travaux permettront également de prolonger le schéma du réseau de rues jusque dans le super-îlot et de transformer l'emprise de la rue Wellington en un espace de domaine public clé avec utilisations actives tout en assurant une liaison normalisée à travers le super-îlot depuis Hintonburg.
- iv. Aucun projet d'aménagement révisé, comme celui soumis dans le cadre de la modification de zonage approuvée, ne peut être autorisé au-dessus des canalisations principales traversant le site ou à proximité de celles-ci, à moins que cette infrastructure ne soit réinstallée à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. La Ville n'envisage aucun réaménagement de ce site nécessitant l'érection de structures au-dessus de canalisations importantes.
- v. Pour le nouveau secteur de la station Bayview, on recherche une forme d'aménagement urbain très dense affichant une part modale de 85 % (60 % de transport en commun). Pour ce faire, il faut des tarifs de stationnement représentatifs des zones à forte densité et des tarifs adaptés à un quartier urbain. Les modifications de zonage devront également englober l'adoption de tarifs de stationnement pour le quartier Central, conformément au Plan secondaire et aux directives de zonage du présent PCC.
- vi. Trois tours au maximum sont autorisées sur le terrain situé au 900, rue Albert. Comme l'indique l'annexe 291, une tour est autorisée dans les secteurs A, B et C respectivement. Une tour de 65 étages ne peut pas être construite dans les secteurs B ou C illustrés à l'annexe 291. Sous réserve d'une consultation du Comité d'examen du design urbain et de l'approbation d'une demande de réglementation du plan d'implantation, une tour peut être

- construite sur chacun des secteurs B et C, conformément à l'annexe 291. L'une des tours peut présenter une hauteur maximale de 27 étages et la seconde une hauteur maximale de 56 étages, sans autre modification au plan secondaire. Les hauteurs maximales autorisées à l'annexe C ne peuvent pas être augmentées sans autre modification au Plan. [Modification n° 220, 6 novembre 2018]
- vii. Une distance de séparation d'au moins 20 mètres doit être prévue entre les tours. Une tour se définit comme étant la partie du bâtiment surmontant le socle. [Modification n° 220, 6 novembre 2018]
5. 250, avenue City Centre
Selon la directive du PCC, la propriété sise au 250, avenue City Centre (appartenant à Equity Realty Group Inc.) subira d'importantes transformations et présentera un tissu urbain dense au fil du temps. Même si la majorité des améliorations concernant le domaine public et la mobilité dont on a besoin pour faciliter cette transformation des terrains peuvent être apportées sur place grâce au processus d'examen de l'aménagement, il est entendu que certains travaux hors site devront également être effectués pour faciliter cette transformation. Il faudra notamment ériger la passerelle piétonnière/cyclable qui enjambera la rue Wellington ainsi qu'établir des liens entre les voies et effectuer l'aménagement paysager connexe pour relier les terrains de la Ville au sentier polyvalent nord-sud actuel.
- À cette fin, les propriétaires fonciers acceptent une contribution indexée de 450 000 \$ pour la conception et la construction de la future passerelle pour piétons et cyclistes qui permettra de franchir l'actuel couloir de l'O-Train situé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington. Cette somme sera versée progressivement : 50 % au moment de la délivrance du permis de construire pour le premier immeuble de grande hauteur; le solde à la délivrance d'un permis de construire lorsque la barre des 120 000 m² d'espace aura été dépassée.
- Le propriétaire accepte également de construire des liaisons pour les voies et d'assurer l'aménagement paysager depuis son site jusqu'au sentier polyvalent parallèle au couloir de l'O-Train, en passant par les terrains de la Ville.
- La faisabilité de la relocalisation et de la réutilisation adaptative de l'immeuble situé au 290, avenue City Centre, devra être examinée dans le cadre du processus de demande d'approbation du plan d'implantation pour le réaménagement du 250, avenue City Centre.
6. Les immeubles de plus de 20 étages seront soumis à un processus d'examen de conception spécialisé établi dans le cadre du processus d'examen du Comité d'examen du design urbain de la Ville. Il faudra également inclure un examen des plans conceptuels directeurs des super-îlots, conformément aux exigences du plan de mise en place progressive de ces parcelles. L'examen de la conception doit porter de façon particulière sur les éléments de conception suivants :
- Examen des plans conceptuels directeurs et des plans d'aménagement graduel pour les super-îlots afin d'informer tout examen subséquent relativement aux propositions d'aménagements particulières pour les immeubles et les sites dans de grandes parcelles.
 - Transition progressive des hauteurs et de la densité entre la plus grande échelle d'aménagement, près des couloirs de transport en commun, et les quartiers résidentiels de faible hauteur actuels.
 - Espaces ouverts publics efficaces permettant un accès facile à la station Bayview pour les piétons et les cyclistes.
 - Création d'un paysage de rue actif et bien défini le long des parties sous-utilisées des couloirs nord-sud et est-ouest, y compris aux passerelles.
 - Traitements architecturaux qui renforcent la position de la station comme point de repère du quartier ou qui mettent en valeur la rivière des Outaouais et d'autres particularités des quartiers voisins.

Secteur B – Politiques

[Modification n° 164, 25 novembre 2015]

2.0 Introduction

La partie B du Plan secondaire est une section supplémentaire qui énonce un nouveau cadre de politiques concernant certains tronçons de la rue Preston Nord, de la rue Somerset et des rues résidentielles adjacentes. Ce secteur sera bientôt appelé à changer en raison de la proximité de certaines stations de train léger. C'est pourquoi il est nécessaire de clarifier l'orientation des changements à venir et la façon dont les rues du secteur, à prédominance résidentielle, peuvent s'intégrer au réseau des rues principales et à leur activité commerciale. Cette partie du Plan secondaire fournit des politiques plus précises conformes à celles du Plan officiel et énonce des politiques supplémentaires qui serviront à guider l'évolution du secteur.

3.0 Secteur visé

Le secteur B du Plan secondaire vise les terrains situés au sud de la rue Albert, au nord de la rue Somerset, à l'ouest de la rue Rochester et à l'est de la limite du Plan secondaire du secteur de la station Bayview à l'ouest, déjà approuvé, comme précisé à l'annexe A – Emplacement.

4.0 Principes de planification

Les principes de planification suivants servent de fondement aux politiques énoncées pour le secteur B. Ils servent de fondement aux politiques du Plan secondaire. Ils tiennent compte du fait que le secteur a une vocation résidentielle bien établie, les rues Preston Nord et Somerset faisant partie d'un réseau de rues principales, mais l'appellent à évoluer pour qu'il puisse accueillir plus de résidents et de commerces dans les années à venir. Voici les principes à la base des politiques du Plan qui orienteront cette évolution :

- Les nouveaux aménagements ou les modifications apportées aux utilisations des bâtiments existants, lorsqu'elles sont autorisées, doivent être compatibles avec le tissu bâti et respecter le caractère des zones résidentielles établies à proximité;
- L'activité commerciale sera encouragée le long des rues principales;
- Les rues Preston Nord et Somerset seront intégrées à un réseau de rues principales polyvalentes, ce qui permettra aux résidents d'avoir accès aux services;
- Le tissu bâti unique de la rue Preston Nord, caractérisé par de petits immeubles résidentiels sans ascenseur datant du début du XX^e siècle et par de petits terrains, doit être préservé. Les bâtiments peuvent accueillir de nouvelles utilisations, mais devraient être protégés; il en va de même pour les petites propriétés, qui procurent au quartier son cachet et son caractère piétonnier;
- L'aménagement intercalaire et les réaménagements adaptés au secteur sont encouragés;
- Les améliorations aux parcs municipaux et aux sentiers existants sont encouragées, afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.

5.0 Politiques d'utilisation du sol

- i) Rue principale traditionnelle

La désignation « Rue principale traditionnelle », appliquée au secteur B (annexe D – Utilisation du sol), exige que les nouveaux aménagements comportent des utilisations résidentielles et non résidentielles des sols. Cette désignation s'applique aux terrains orientés vers les rues Somerset et Albert, à l'extrémité nord de la rue Preston Nord, et permet une vaste gamme d'utilisations résidentielles de faible hauteur et non résidentielles sensibles.

Politique : Les politiques du Plan officiel en matière de rues principales traditionnelles s'appliquent aux secteurs portant la désignation « Rue principale traditionnelle », et autorise notamment les aménagements polyvalents d'une hauteur pouvant atteindre six étages.

Politique : Outre les politiques du Plan officiel en matière de rues principales traditionnelles, lorsque des utilisations non résidentielles sont proposées au-dessus du rez-de-chaussée avec des utilisations résidentielles, elles doivent être appropriées et compatibles avec ces dernières.

ii) Artère traditionnelle secondaire

La désignation « Artère secondaire traditionnelle », appliquée au secteur B, annexe D – Utilisation du sol, autorise la présence de petits immeubles résidentiels ainsi que l'utilisation commerciale de bâtiments le long de la rue Preston Nord. Cette désignation permet en effet un large éventail d'utilisations résidentielles et non résidentielles, ainsi que des utilisations non résidentielles en rez-de-chaussée dont l'échelle et le type sont compatibles avec les utilisations résidentielles établies.

Politique : Toutes les utilisations résidentielles de faible hauteur sont autorisées là où la désignation s'applique, notamment les maisons individuelles, les maisons jumelées, les logements superposés en rangée et les immeubles d'appartements de faible hauteur.

Politique : Les utilisations non résidentielles autorisées doivent être compatibles avec le tissu bâti et les utilisations résidentielles longeant cette voie, et doivent être essentiellement destinées à desservir le secteur résidentiel environnant.

Politique : Les maisons en rangée donnant sur la rue Preston Nord doivent être conservées. Afin de permettre à ces maisons d'évoluer au fil du temps, les petits commerces sont autorisés, à condition qu'ils servent leur communauté et qu'ils soient appropriés pour leur secteur. De plus, le regroupement de lots doit être évité s'il est destiné à un projet de démolition et de réaménagement.

Politique : La hauteur autorisée des aménagements peut atteindre quatre étages au maximum.

iii) Utilisation résidentielle

La désignation « Utilisation résidentielle », appliquée au secteur B, annexe D – Utilisation du sol, autorise un large éventail de types de logements et s'applique au secteur résidentiel bordant la rue Preston Nord. Elle englobe divers types de logements de tailles variées, allant des immeubles d'habitation de faible hauteur aux maisons unifamiliales. Ce secteur résidentiel une collectivité établie où le logement est abordable, bien desservie par le transport en commun et les autres services, qui doit être conservée et mise en valeur.

Politique : Toutes les utilisations résidentielles de faible hauteur sont autorisées, notamment les maisons individuelles, les maisons jumelées, les maisons en rangée et les immeubles d'appartements de faible hauteur.

Politique : Les nouveaux aménagements dans le secteur résidentiel doivent s'accorder avec le modèle d'aménagement qui prévaut le long de la rue, notamment en ce qui concerne les retraits de cour avant et latérale, la volumétrie, l'utilisation de la cour avant, ainsi que l'emplacement et le type des places de stationnement (le cas échéant).

Politique : La hauteur autorisée des aménagements peut atteindre quatre étages au maximum.

iv) Parcs

La désignation de « Parc », appliquée au secteur B, annexe D – Utilisation du sol, renvoie à deux parcs existants : le parc Primrose et le parc Chaudière, qui appartiennent à la Ville et offrent aux résidents des espaces pour la pratique d'activités de loisirs actives et passives. Ces parcs seront protégés et mis en valeur afin de répondre aux besoins de la collectivité.

Politique : La zone de parcs désignée, qui s'applique à l'annexe D – Utilisation du sol, sera protégée et mise en valeur pour que les résidents puissent pratiquer des activités de loisirs actives et passives.

Politique : L'aménagement de nouveaux parcs est autorisé dans tout le secteur visé par le plan, même s'ils ne figurent pas parmi les désignations d'utilisation du sol.