

Plan de conception communautaire du secteur Preston-Carling

[Modification n° 137, ordonnances de la CAMO n°s PL141223 et PL141147 du 14 mars 2016]

1.0 INTRODUCTION

Le présent chapitre comporte un Plan secondaire pour le secteur Preston-Carling. L'objectif de ce Plan est de fournir pour les 20 prochaines années une orientation stratégique locale plus détaillée pour guider le public et les projets d'aménagement privé, notamment l'investissement dans le domaine public, relativement au secteur Preston-Carling.

Le secteur Preston-Carling est désigné dans le Plan officiel centre d'utilisations polyvalentes, un secteur prioritaire de conception et un secteur cible de densification. Dans le cadre du vaste changement amorcé dans la ville, le secteur a attiré au cours des dernières années un certain nombre de projets d'aménagement ambitieux et s'est imposé comme l'un des plus importants secteurs de réurbanisation de la ville. Le secteur Preston-Carling va continuer à susciter l'intérêt des promoteurs et à évoluer. Il sera le quartier et la porte d'entrée à l'extrémité sud-ouest du futur grand centre-ville d'Ottawa.

Le présent Plan secondaire a pour objet de guider la transformation ordonnée du secteur Preston-Carling en un futur quartier du centre-ville. La section 2 du présent Plan décrit la zone de planification où s'appliqueront les politiques du Plan secondaire. La section 3 présente la vision pour le secteur Preston-Carling. Vous trouverez les politiques énoncées dans le Plan concernant l'utilisation du sol et la forme bâtie, le domaine public, la viabilisation et le logement dans les sections 4, 5, 6 et 7. Le Plan se termine avec les politiques qui servent à guider son interprétation et sa mise en œuvre aux sections 8 et 9.

Le présent Plan secondaire établit l'orientation stratégique du Conseil municipal pour toutes les initiatives municipales, notamment les travaux publics, les examens des plans d'implantation, les modifications au Règlement de zonage et les demandes présentées au Comité de dérogation pour le secteur Preston-Carling. Les différentes sections sont étroitement liées entre elles et ne devraient pas être lues séparément. Les demandeurs doivent passer en revue toutes les sections du présent Plan, en plus des stratégies applicables dans le Volume 1 du Plan officiel, lorsqu'ils préparent les propositions de projets d'aménagement public et privé dans le secteur.

2.0 SECTEUR VISÉ

Le présent chapitre s'applique au secteur Preston-Carling, bordé au nord par l'autoroute 417, à l'est par la rue Rochester, au sud par l'avenue Carling, la promenade Prince of Wales et la Ferme expérimentale centrale, à l'ouest par l'avenue Bayswater, la promenade Sherwood, l'avenue Breezehill Sud, la rue Hickory, l'avenue Loretta Sud, la rue Beech et la rue Railway.

3.0 VISION

Le secteur Preston-Carling est un endroit assorti d'une histoire, d'une population et d'une culture uniques, entouré par les installations du gouvernement fédéral, des quartiers favorables aux familles et une profusion de magnifiques espaces libres. Au cours des dernières années, ce secteur est devenu l'un des plus importants secteurs visés pour la réurbanisation et, à long terme, sera le quartier et le point d'accès à l'extrémité sud-ouest du futur grand centre-ville d'Ottawa. Fort d'une vitalité et d'une qualité nouvellement acquise, ce secteur continuera d'être le quartier résidentiel pour une population diversifiée et d'offrir un éventail de possibilités pour les affaires, le tourisme, l'emploi et les services souhaitables.

Certains des plus beaux immeubles polyvalents et parmi les plus élevés se trouveront autour de la station de l'O-Train et future station du réseau de train léger sur rail (TLR) de l'avenue Carling. Ces immeubles dessineront une nouvelle silhouette caractéristique et intéressante dans le centre-ville amorçant la transition vers les quartiers résidentiels voisins stables de plus faible hauteur. En face du lac Dow et du site du Patrimoine mondial qu'est le canal Rideau, l'une des plus importantes destinations touristique et récréative dans la région de la capitale nationale, ces immeubles présenteront ensemble une image qui est essentielle tant pour la Ville que pour le pays tout entier.

La rue Preston ainsi que le quartier appelé Petite Italie sont des éléments déterminants de l'identité de ce secteur. Ils vont demeurer des endroits à échelle humaine qui attirent les entreprises, les familles et favorisent l'interaction et l'innovation sociale, économique et culturelle. Dans l'ensemble du secteur, le domaine public amélioré permettra la tenue de festivals comme la traditionnelle Semaine italienne d'Ottawa, afin de continuer à célébrer la culture et les gens de ce quartier animé.

Secteur plus écologique et plus urbain, on verra réapparaître les grands arbres de rue qui bordaient autrefois les rues de ce quartier ainsi qu'un réseau élargi d'espaces urbains. Le parc Ev-Tremblay sera embelli et agrandi, sa conception sera modifiée ainsi que les services offerts pour qu'ils soient mieux adaptés aux résidents et familles actuels et futurs. De nouvelles places urbaines ornées d'œuvres d'art public seront dispersées sur le territoire. Un couvert forestier continu embellira les rues et permettra de créer un espace plus agréable et plus confortable où marcher, se promener en vélo, s'asseoir et se rassembler. Le couloir de l'O-Train et du futur TLR sera géré et amélioré de manière à réunifier les éléments écologiques urbains de la Ville; il s'étend de la rivière des Outaouais au lac Dow.

Il s'agit d'une plaque tournante importante du réseau de transport en commun rapide de la Ville, et l'accessibilité et la mobilité seront améliorées partout dans le secteur. La ligne de l'O-Train nord-sud deviendra une ligne double de TLR, offrant une fréquence accrue pour le service de train. Le corridor du transport en commun est-ouest de l'avenue Carling sera également amélioré et, à long terme, la voie du TLR fera son apparition. Les rues seront bordées d'arbres, de larges trottoirs, de voies cyclables, de sentiers polyvalents; des passages nouveaux et améliorés sont prévus au-dessus du couloir nord-sud de l'O-Train/futur TLR, ainsi que des passages à mi-pâté. Des supports à vélos judicieusement situés vont permettre de concrétiser la philosophie de « piétons d'abord » et de faire du vélo une option sûre, commode et efficace pour les déplacements. La circulation des véhicules sera contrôlée et plus lente; concurrentiellement, l'accès pour les services de livraison et d'urgence sera amélioré ce dont profiteront les commerces et les résidents. Des espaces de stationnement public seront aménagés sur rue et sous plusieurs immeubles polyvalents pour les visiteurs.

Le secteur Preston-Carling est un quartier chargé d'histoire. C'est un endroit clé pour le changement décrit dans le Plan officiel; il est devenu évident que le quartier sera le prolongement au sud et à l'ouest du centre-ville d'Ottawa. Sa population et son ADN culturel qui ont permis d'ériger la charpente de ce quartier vont continuer à guider l'évolution du secteur qui deviendra un endroit passionnant, animé, vert et très accessible, doté de services de transport en commun rapide améliorés. Encore plus de gens vont habiter dans ce secteur dynamique et unique, y travailler et le visiter, un quartier important tant pour sa population que pour la Ville au complet.

4.0 UTILISATION DU SOL ET FORME BÂTIE

Le futur secteur Preston-Carling sera une collectivité polyvalente du centre-ville formée de plusieurs secteurs caractéristiques intégrés d'utilisation du sol, reliés par un réseau de rues, de sentiers, de ponts, de parcs, de places et d'autres espaces libres. Le secteur est un centre d'utilisations polyvalentes désigné dans le Volume 1 du Plan officiel. Dans le Plan officiel, la plus grande partie de la rue Preston porte la désignation rue principale traditionnelle; un segment de l'avenue Carling qui se trouve dans ce secteur est désigné artère principale. La présente section explique en détail les politiques d'utilisation du

sol pour chaque secteur caractéristique d'utilisations du sol. On y donne également les critères pour les principaux

éléments de la forme bâtie qui sont importants pour la communauté afin de définir la qualité et les caractéristiques du milieu physique du secteur Preston-Carling.

4.1 Secteurs caractéristiques d'utilisations du sol

Les politiques d'utilisation du sol suivantes se rapportent à l'annexe A Secteurs caractéristiques d'utilisations du sol et à l'annexe B Hauteurs et emplacement des tours, et fournissent des directives précises pour divers secteurs caractéristiques d'utilisations du sol. Bien que les politiques d'utilisation du sol établissent la hauteur maximale permise des immeubles, les responsables des projets d'aménagement devront démontrer que les critères établis pour la forme bâtie énoncés à la section 4.2 du présent Plan sont respectés, avant que l'approbation de bâtir à la hauteur maximale soit donnée. De plus, il faudra que les projets d'aménagement contribuent à l'amélioration du domaine public, comme il est expliqué à la section 5 du présent Plan.

4.1.1 Zone de la station

La zone de la station qui est regroupée autour de la station de l'O-Train/future station du TLR de l'avenue Carling, soit le long des avenues Carling et Champagne, comportera un vaste éventail d'utilisations favorables au transport en commun. C'est dans cette zone que se retrouveront les immeubles de plus haute taille et les plus fortes densités du secteur. Il faudra prévoir une réduction graduelle de la hauteur, allant du centre vers les quartiers avoisinants ainsi que vers le lac Dow et la Ferme expérimentale centrale afin d'assurer la transition souhaitable. Il faudra aussi une conception architecturale exceptionnelle pour tous les immeubles afin de veiller à la qualité du paysage de rue le plus élevé et de créer une silhouette unique qui symbolise la porte d'entrée sud-ouest du centre-ville élargi. La station de l'O-Train/future station du TLR devra être reliée/intégrée aux immeubles qui lui sont immédiatement adjacents. La possibilité de construire un édifice d'importance nationale sur les terres détenues par la Commission de la capitale nationale au sud de l'avenue Carling et à l'est de l'O-Train/futur TLR est une option qui sera certainement étudiée. La zone de la station sera le secteur visé en priorité pour les améliorations du domaine public, comme il est décrit dans la section 5.0 du présent Plan. Elle est divisée par l'avenue Carling et le couloir de l'O-Train/futur TLR en quatre quadrants intégrés.

Quadrant nord-est

- a. Des projets d'aménagement polyvalents de grande hauteur, soit plus de 30 étages et jusqu'à un maximum de 55 étages, seront permis sur les propriétés en façade de l'avenue Carling, à l'est de l'O-Train/futur TLR et à l'ouest de l'avenue Norfolk; une réduction de la hauteur devra être effectuée à partir de l'intersection de l'O-Train/futur TLR et de l'avenue Carling, vers le nord et vers l'est.
- b. L'aménagement d'immeubles polyvalents de grande hauteur, hauteur présentée en détail à l'annexe B du présent Plan, sera autorisé sur les biens-fonds au sud de la rue Adeline.
- c. Des projets résidentiels de moyenne hauteur, d'au plus neuf étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage pourraient être autorisés du côté nord de la rue Adeline.
- d. La caractéristique d'utilisation du sol de la rue principale traditionnelle se prolongera sur la rue Preston à travers les îlots situés entre la rue Adeline et l'avenue Carling, soit des utilisations commerciales et de vente au détail continues au niveau de la rue. Des améliorations sont prévues pour cette zone, qui sera l'entrée de la rue Preston, une rue principale traditionnelle.

Quadrant nord-ouest

- e. Un aménagement polyvalent de taille élevée d'un maximum de 30 étages sera permis sur le segment en façade de la propriété bordée au sud par l'avenue Carling, à l'ouest par l'avenue Champagne, au nord par la rue Hickory et à l'est par la station de l'O-Train/futur TLR à l'est.
- f. Des immeubles de grande hauteur, à vocation principalement résidentielle, comme il est expliqué en détail à l'annexe B du présent Plan seront permis le long de l'avenue Champagne jusqu'au parc Ev-Tremblay.
- g. Des immeubles polyvalents de moyenne hauteur, d'au plus neuf étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage, pourraient être autorisés le long de l'avenue Carling, à l'ouest de l'avenue Loretta.
- h. Des projets de moyenne hauteur à vocation principalement résidentielle, d'au plus neuf étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage pourraient être autorisés au coin nord-est de l'avenue Loretta et de la rue Hickory.
- i. Des projets de moyenne hauteur à vocation principalement résidentielle, d'un maximum de six étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage, pourraient être autorisés sur la propriété qui fait face à la rue Beech entre les avenues Champagne et Loretta.

Quadrant sud-ouest

- j. Des aménagements de hauteur moyenne et élevée, conformément à la hauteur maximale décrite à l'annexe B du présent Plan, pourraient être autorisés sur la propriété du gouvernement fédéral située à l'ouest de la station de l'O-Train/futur TLR, au sud de l'avenue Carling et au nord de la promenade Prince of Wales.

Quadrant sud-est

- k. La Ville va collaborer avec la Commission de la capitale nationale afin de créer une installation culturelle d'importance nationale, en réaménageant le stationnement situé à l'est de la station de l'O-Train/ futur TLR, au sud de l'avenue Carling, à l'ouest de la rue Preston et au nord de la promenade Prince of Wales.

4.1.2 Couloir de la rue Rochester

En tant que voie d'entrée dans le secteur Preston-Carling et vers le complexe gouvernemental de la rue Booth, la rue Rochester formera une bordure urbaine entre les deux secteurs d'aspect unique. Les immeubles situés le long du côté ouest de la rue Rochester offriront une transition sur le plan de la hauteur, de la dimension et de l'échelle entre le complexe de la rue Booth et le quartier autour de la rue Preston.

- a. Des immeubles polyvalents de grande hauteur, d'au plus 18 étages pourraient être autorisés du côté ouest de la rue Rochester, pour autant que ces immeubles occupent la plus grande partie de la façade de la rue Rochester, entre les rues est-ouest, de la rue Preston à la rue Rochester; la dimension minimale du lot sera de 1 500 mètres carrés.
- b. Une seule tour de grande hauteur sera permise à l'extrémité est de chaque îlot entre la rue Preston et la rue Rochester.
- c. Tout aménagement devra respecter la vie privée et la qualité du cadre de vie des utilisations résidentielles adjacentes en prévoyant des retraits appropriés par rapport aux immeubles voisins, et un retrait approprié du socle ou de la base pour les immeubles de grande hauteur et les étages supérieurs.
- d. La Ville va collaborer avec le gouvernement fédéral pour faire avancer les plans de réaménagement du complexe de la rue Booth et veiller à ce que la vision d'urbanisme pour le couloir de la rue Rochester se réalise, y compris la mise en œuvre d'espaces publics ouverts.

4.1.3 Îlots à utilisation polyvalente

L'extrémité nord du secteur Preston-Carling, un projet d'immeuble de bureaux polyvalent est prévu au 333, rue Preston, appelé Preston Square. Les terrains vacants ou sous-utilisés dans le voisinage de Preston Square offrent plusieurs possibilités de réaménagement et représentent une combinaison idéale d'utilisations et de fonctions pour le secteur. Ces projets d'aménagement pourront possiblement fournir certaines des utilisations indispensables à un secteur dynamique et soutenir la communauté élargie tout en respectant le caractère du quartier. Les nouveaux projets devraient être bien adaptés au quartier de profil bas voisin et aux rues principales traditionnelles en ce qui a trait aux dimensions et à l'échelle.

- a. Un immeuble polyvalent de taille élevée d'un maximum de 15 étages pourrait être autorisé dans les terrains vacants ou sous-utilisés à l'est du corridor de l'O-Train/futur TLR, au sud de la rue Young, qui servira de zone tampon entre l'autoroute 417 et le quartier de la Petite Italie.
- b. Des immeubles polyvalents de moyenne hauteur d'au plus neuf étages pourraient être autorisés à l'emplacement du stationnement de surface situé à l'ouest de la rue Rochester, au nord de la rue Beech et au sud de la rue Aberdeen.
- c. La Ville devrait encourager la mise en place d'une grande épicerie et d'un stationnement public dans le cadre du projet d'aménagement à l'emplacement décrit à la section 4.1.3.b, quand elle procédera à l'examen de l'aménagement.

4.1.4 Couloir des rues principales

La rue Preston continuera d'évoluer et de prospérer en tant qu'artère commerciale du secteur Preston-Carling. Débutant à la rue Preston, la rue Beech sera aménagée en tant que liaison commerciale entre les quartiers résidentiels à l'ouest de l'O-Train/futur TLR, l'aménagement potentiel du complexe de la rue Booth et la rue Preston. De nombreuses utilisations sont autorisées le long des deux couloirs, notamment celles de vente au détail et de services commerciaux, de bureau, résidentielles et institutionnelles. Les deux rues seront caractérisées par une série éclectique d'immeubles de faible à moyenne hauteur.

- a. Des immeubles polyvalents à échelle humaine de faible à moyenne hauteur et d'au plus six étages, bien adaptés à la fonction et au caractère de rue principale décrits à la section 3.6.3 du Plan officiel pourront être autorisés le long du couloir de la rue principale comme il est indiqué à l'annexe A du présent Plan.
- b. Malgré ce qui est énoncé à la politique 4.1.4a, des immeubles polyvalents de moyenne hauteur, soit d'au plus neuf étages pourraient être autorisés sur la propriété située à l'ouest de la rue Rochester, au nord de la rue Beech et au sud de la rue Aberdeen.

4.1.5 Quartier polyvalent (Petite Italie)

Les îlots de faible hauteur de chaque côté de la rue Preston forment la Petite Italie, un quartier polyvalent favorable aux familles et à une gamme variée d'éléments démographiques. Il va continuer d'évoluer et de se densifier à long terme et offrira des options de logements abordables, agréables et pour les familles tout en proposant des solutions viables pour concilier la vie privée et le travail et accueillir les petites entreprises. La Ville devra encourager le réaménagement intercalaire pour s'assurer que la qualité et les caractéristiques uniques qui définissent l'identité de la « Petite Italie » ne seront pas perdues dans le sillon de la grande transformation urbaine autour du secteur.

- a. Malgré les dispositions énoncées à la section 3.6.2 du Volume 1 du Plan officiel, les immeubles résidentiels de faible hauteur et les aménagements polyvalents d'au plus quatre étages seront autorisés dans le quartier polyvalent comme il est indiqué à l'annexe A du présent Plan.
- b. Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent ne seront pas assujettis aux cibles de densification minimales établies pour le secteur Bayview-Preston dans la section 2.2.2 du Volume 1 du Plan officiel.
- c. La Ville doit veiller, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, à protéger et à améliorer le caractère de la forme bâtie de la Petite Italie en encourageant les

- aménagements intercalaires qui respectent le caractère historique de la forme bâtie du quartier.
- d. La Ville, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, encouragera la conception créative de logements abordables et agréables à vivre qui sont adaptés aux familles avec enfant.
 - e. Les immeubles de moyenne hauteur d'au plus neuf étages, à vocation principalement résidentielle, seront autorisés sur la propriété située du 93 au 105, rue Norman.

4.1.6 Couloir de verdure

Le couloir de l'O-Train/futur TLR demeurera un espace ouvert et sera le couloir de transport nord-sud pour l'O-Train/futur TLR et les sentiers polyvalents du secteur Preston-Carling qui relie le lac Dow à la rivière des Outaouais. Avec des liaisons piétonnières et cyclistes améliorées, le couloir servira d'espace vert réunissant les collectivités qui sont actuellement divisées par le fossé de l'O-Train. Une bonne gestion permettra de reconnaître et d'améliorer la fonction écologique urbaine du couloir, comme il est décrit dans la section 5.1.2 du présent Plan.

- a. La Ville doit protéger et améliorer le couloir de l'O-Train/futur TLR en tant qu'espace ouvert continu qui sert au transport, aux loisirs, aux activités communautaires et à des fonctions écologiques urbaines.
- b. La Ville devrait élargir le couloir de verdure afin de prolonger le sentier polyvalent actuel le long du côté est du couloir de l'O-Train/futur TLR, entre l'avenue Carling et la promenade Prince of Wales, et de mettre en place un nouveau sentier polyvalent le long du côté ouest du couloir de l'O-Train/futur TLR, entre la rue Beech et la promenade Prince of Wales.

4.1.7 Espace ouvert

Avec la densification du secteur Preston-Carling, le besoin en espaces ouverts ne peut qu'augmenter, notamment en parcs et places urbaines. Le besoin en parcs publics ne sera pas uniquement déterminé en fonction du nombre de personnes qui vivent et travaillent dans le secteur. Il faudra prêter une attention particulière à l'emplacement, la superficie, le caractère et la propriété des parcs et places urbaines, comme il est établi à la section 5.1.1 du présent Plan et dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité.

- a. La Ville doit conserver, améliorer et agrandir le parc Ev-Tremblay conformément aux dispositions du Règlement sur les parcs pour les installations récréatives locales et s'efforcer d'agrandir le parc quand les terrains voisins seront disponibles dans le cadre des projets de réaménagement.
- b. L'utilisation du sol et la conception de la forme bâtie sur les propriétés adjacentes doivent respecter et améliorer la fonction et le caractère des espaces ouverts et ne doivent pas avoir d'incidence négative sous forme de microclimat sur ces espaces ouverts.

4.2 Forme bâtie

On retrouvera dans le secteur Preston-Carling un mélange éclectique de hauteurs, de dimensions et de typologies d'immeubles différents qui sont représentatifs de l'histoire, de la vitalité et du dynamisme de l'endroit. Les projets d'aménagement qui se feront dans ce secteur doivent être conformes aux politiques à l'égard de la forme bâtie du Plan officiel en ce qui a trait aux désignations de centre d'utilisations polyvalentes et de rue principale traditionnelle. Les directives de conception et les politiques applicables approuvées par le Conseil dicteront également la ligne à suivre en matière de conception de la forme bâtie. Les politiques suivantes établissent des critères détaillés pour les projets d'aménagement afin que la conception architecturale et urbaine soit de grande qualité et pour assurer la compatibilité et la transition.

4.2.1 Immeubles de grande hauteur (10 à 30 étages) :

Les critères suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un immeuble dans les secteurs où ces derniers sont autorisés, tel que prévu dans la section 4.1 du présent Plan :

- a. À l'exception des projets le long de la rue Rochester, un projet d'aménagement qui comporte un immeuble de grande hauteur devra avoir une façade sur les terres publiques sur trois de ses côtés et toute combinaison est acceptable (c.-à-d. trois façades sur rue ou deux façades sur rue et une façade donnant sur un espace public ouvert).
- b. Le socle ou la base de l'immeuble proposé devra intégrer des utilisations et des caractéristiques à échelle humaine visant à animer les rues et espaces ouverts adjacents.
- c. Une conception avec tours en pointe à faces multiples devrait être prévue pour les immeubles de hauteur élevée.
- d. De petites plaques de plancher seront privilégiées, la tour résidentielle ne dépassera pas 750 mètres carrés et, nonobstant la politique 4.11.14 énoncée dans le Volume 1 du Plan officiel, la tour de bureaux ne dépassera pas 2 000 mètres carrés.
- e. Nonobstant la politique 4.11.14 énoncée dans le Volume 1 du Plan officiel, il faut prévoir une distance minimale de 20 mètres entre les tours. Les propositions dont la distance de séparation est inférieure à 20 mètres doivent être accompagnées d'éléments démontrant que les critères de la politique 4.11.14 sont respectés.
- f. Le lien entre les tours potentielles au sein du même îlot respectera l'illustration fournie dans le plan de l'emplacement de la tour (annexe B Hauteur et emplacement des tours); les mesures seront adoptées dans le cadre du processus d'examen et d'approbation de l'aménagement afin d'assurer un aménagement ordonné de l'îlot.
- g. Il faudra organiser la coordination des emplacements des tours afin de maximiser les vues des tours sur le lac Dow, la silhouette de la Ville et les autres installations publiques.
- h. Il faudra réaliser des études sur l'ombrage et le vent pour tous les projets d'aménagement d'immeubles de grande hauteur conformément au cadre de référence de la Ville.
- i. Sans égard à l'indication de l'emplacement de la tour à l'Annexe B – Hauteur et emplacement des tours du présent Plan, il est reconnu que le Conseil a approuvé un zonage propre à l'emplacement à l'ancienne adresse de la Société protectrice des animaux d'Ottawa, soit le 101, avenue Champagne et ce zonage propre à l'emplacement contient des dispositions qui permettraient la construction d'un maximum de deux tours de grande hauteur (soit de 25 et de 23 étages, tel qu'énoncé dans le concept d'aménagement sur lequel s'appuie ce zonage) avec une distance de séparation entre les deux tours inférieure aux exigences établies dans la politique 4.2.1.e du présent Plan.

4.2.2 Immeubles de grande hauteur (30 étages et plus) :

Il sera permis de construire dans le secteur Preston-Carling certains des plus grands immeubles de la Ville. Ces immeubles seront des éléments caractéristiques du paysage urbain de la Ville et auront une incidence significative sur l'identité et les caractéristiques du secteur et de la Ville; il est important de prêter une attention particulière à leur planification et leur conception. Les critères supplémentaires suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un immeuble de grande hauteur de plus de 30 étages dans les secteurs où ces derniers sont autorisés, comme prévu dans la section 4.1 du présent Plan :

- a. Les propositions d'aménagement seront assujetties à une analyse d'impact exhaustive sur la vue, effectuée de divers angles de vue définis dans l'Appendice 8A du Plan officiel. Aucun immeuble, partie d'immeuble ou structure du toit d'un immeuble ne peut avoir une incidence sur l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux. Cette analyse d'impact exhaustive, qui devra prendre en compte l'apparence et l'impact visuel des tours du lac Dow et du site du Patrimoine mondial du canal Rideau et de Parcs Canada, sera distribuée aux parties concernées aux fins de commentaires.

- b. Nonobstant la politique 4.11.14 énoncée dans le Volume 1 du Plan officiel et au paragraphe 4.2.1.e du présent Plan, une distance minimale de 25 mètres entre les tours sera exigée. Cette exigence s'appliquera à la distance de séparation entre une tour de plus de 30 étages et une tour de moins de 30 étages. Les propositions qui prévoient des distances de séparation inférieures à 25 mètres devront démontrer que les critères établis dans la politique 4.11.14.a du Volume 1 du Plan officiel sont respectés.
- c. L'aménagement présentera une qualité architecturale exceptionnelle ainsi qu'un effort d'originalité et de diversité dans plusieurs aspects de la conception, plus particulièrement dans la sculpture et l'articulation de la forme, les dimensions, et la conception du sommet de l'immeuble, afin de créer une silhouette et un paysage urbains uniques qui représentent l'identité du secteur Preston-Carling et l'image du centre-ville.
- d. Le projet d'aménagement sera soumis à un processus d'examen conceptuel pour veiller à ce que la conception et l'architecture urbaines soient d'une qualité exceptionnelle et assurer la coordination dans la création de la silhouette urbaine par un mélange bien dosé des hauteurs et des conceptions.

4.2.3 Immeubles de hauteur moyenne

Les immeubles de moyenne hauteur d'au plus neuf étages sont permis dans un certain nombre de secteurs caractéristiques d'utilisations du sol de ce Plan et peuvent être construits sur des biens-fonds où les immeubles de grande hauteur sont autorisés. Outre les politiques applicables contenues dans le Volume 1 du Plan officiel, les critères suivants s'appliqueront à l'aménagement possible d'immeubles de hauteur moyenne :

- a. En général, les immeubles de hauteur moyenne doivent avoir un socle relié au trottoir et au domaine piétonnier, une partie médiane (d'une hauteur égale à environ la largeur de l'emprise) qui s'intègre au mur de rue et s'apparente à celle des immeubles adjacents, et une partie supérieure qui incorpore les articulations de ces derniers comme les reculs ou les élévations qui répartissent la masse des immeubles, permettent de voir le ciel, de laisser passer le soleil et d'assurer une transition.
- b. Les nouveaux aménagements devront articuler la masse de l'immeuble et avoir recours à des techniques de conception comme les retraits et les reculs pour éviter l'effet canyon le long des voies publiques et pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat sur les domaines publics et privés.
- c. La relation entre les nouveaux aménagements et les immeubles résidentiels contigus actuels et futurs doit être examinée attentivement pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs au moyen de dispositions appropriées à l'égard de la protection de la vie privée, de l'ensoleillement et de la ventilation transversale.

4.2.4 Abords animés des immeubles

Il est essentiel que les abords des immeubles soient animés pour créer un milieu urbain prospère, sécuritaire et favorable aux piétons dans le secteur Preston-Carling. Outre les politiques énoncées au point 5.2.3 du présent Plan et les lignes directrices fournies dans l'étude sur le domaine public et la mobilité, les politiques suivantes dénoncent les principales orientations liées à la forme bâtie.

- a. Les commerces et les magasins de détail au niveau de la rue s'étendent de façon continue le long de la rue Preston.
- b. L'aménagement le long de la rue Beech devra prévoir des façades commerciales et autres façades actives entre le couloir de l'O-Train/ futur TLR et la rue Rochester et l'avenue Carling.
- c. Tous les projets d'aménagement devront être orientés vers les rues, les sentiers et les parcs.
- d. Tous les projets d'aménagement devront prévoir animer les espaces publics auxquels ils feront face par des usages conviviaux pour les piétons et des caractéristiques et des détails

architecturaux qui améliorent la sécurité des piétons et offrent un intérêt visuel pour enrichir l'expérience des piétons.

4.2.5 Transition et ligne de quartier

Conformément à la vision de la Ville en matière de forme bâtie pour le secteur Preston-Carling, la construction d'immeubles de grande hauteur à des emplacements stratégiques est permise; elle doit assurer la transition de hauteur et de densité pour protéger la stabilité des quartiers et des espaces ouverts avoisinants, comme il est précisé à l'annexe B, Hauteur et emplacement des tours. Les politiques suivantes fournissent des précisions sur la transition dans le secteur :

Transition de hauteur

- a. La hauteur par rapport à celle des immeubles de plus grande hauteur situés près de la station de l'O Train/future station du TLR de l'avenue Carling devra être ramenée graduellement à la hauteur des immeubles de plus faible hauteur des quartiers voisins, de ceux du lac Dow et de la Ferme expérimentale centrale.

Ligne de quartier

- b. Une ligne de quartier a été dessinée le long des limites ouest du secteur dans le quartier 15, comme il est indiqué à l'annexe B, Hauteur et emplacement des tours.
- c. Les nouveaux aménagements dans le secteur situés le long de la ligne de quartier doivent tenir compte de la hauteur, de la masse, de l'échelle et du rythme de l'architecture des immeubles résidentiels de faible hauteur adjacents.
- d. Les nouveaux aménagements le long de la ligne de quartier devront avoir recours à diverses techniques de conception, comme la solide expression qui se dégage d'un socle de deux ou trois étages comprenant des unités en rez-de-chaussée et des retraits aux étages supérieurs pour réduire l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat.
- e. Les nouveaux aménagements à l'angle nord-est de la rue Hickory et de l'avenue Loretta devront comprendre un socle d'au plus quatre étages le long de la rue Hickory afin de maintenir un profil d'immeuble de faible hauteur sur le côté nord de la rue Hickory entre l'avenue Loretta et l'avenue Champagne, si un aménagement de hauteur moyenne devait être réalisé à cet endroit.
- f. Sans égard à la configuration du lot, les limites de la propriété entre la tour d'habitation en copropriété actuelle située au 100, Champagne et le nouveau projet d'aménagement de moyenne hauteur au coin nord-est de la rue Hickory et de l'avenue Loretta devraient être considérées comme les limites arrière du lot entre les deux propriétés et il faudra prévoir une séparation appropriée entre les deux immeubles afin de conserver la cour arrière dans un état raisonnable et d'imposer des dispositions appropriées relatives à la vie privée, à l'ensoleillement et à la ventilation transversale.

Dispositions de transition particulières visant l'immeuble situé du 93 au 105, rue Norman

- g. L'aménagement de la propriété doit respecter et rehausser le caractère de la rue Norman et prendre en compte l'échelle et le rythme architecturaux des immeubles de faible hauteur.
- h. Nonobstant le point 4.1.5.e de la politique, la hauteur maximale d'au moins 50 pour cent de la propriété doit être de cinq étages.
- i. La superficie au sol de la composante de neuf étages ne doit pas dépasser 50 pour cent de celle de l'immeuble au complet et la composante de neuf étages sera située de manière à minimiser l'impact sur les utilisations résidentielles de faible hauteur le long de la rue Norman.
- j. La composante à cinq étages doit comprendre un socle de faible hauteur et des retraits aux étages supérieurs pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat.

Dispositions particulières visant les propriétés désignées Îlot à utilisation polyvalente et situées à l'est du couloir de l'O-Train et du futur TLR, au sud de la rue Young :

- k. La hauteur maximale du socle et/ou de la base de l'aménagement sera de quatre étages, soit environ 14,5 m, la hauteur la plus faible étant retenue.
- l. La partie de l'aménagement située au-dessus du socle et/ou de la base doit présenter un retrait d'au moins 10,5 m depuis la limite de propriété arrière, afin de limiter les répercussions sur l'aménagement de faible hauteur contigu qui longe la rue George.
- m. Si un aménagement de grande hauteur est réalisé, la tour devra être construite à l'extrémité ouest de la rue Young, comme illustré à l'annexe B.
- n. Une réduction des cours avant et latérale d'angle peut être autorisée en vue de faciliter une conception permettant d'atteindre les objectifs des politiques l. et m.
- o. Un aménagement de grande hauteur réalisé à cet endroit devra respecter toutes les exigences de stationnement, d'aire de chargement et de gestion des déchets à même l'enveloppe de bâtiment. [Modification n° 137, ordonnances de la CAMO n^{os} PL141223 et PL141147 du 14 mars 2016]

Les dispositions particulières suivantes visant le 425, rue Preston et le 79, rue Pamilla s'appliquent au moment d'établir les dispositions de zonage applicables :

- p. Le retrait de cour arrière depuis la limite est de la propriété située au 79, rue Pamilla peut être réduit à 1,2 m au minimum afin d'encourager la création d'une façade continue sur la rue Pamilla.
- q. Le retrait de cour adjacent au parc McCann doit respecter les dispositions du zonage TM actuel.
- r. Nonobstant la politique 4.1.4.a. et les dispositions de hauteur maximale illustrées à l'annexe B, la hauteur maximale de la partie de l'aménagement située au 79, rue Pamilla à 7,5 m et moins de la limite est de la propriété sera de quatre (4) étages afin d'offrir une transition vers les propriétés voisines.
- s. Aucune utilisation de vente au détail en rez-de-chaussée ne sera autorisée sur la propriété dont l'adresse municipale est le 79, rue Pamilla. [Modification n° 137, ordonnances de la CAMO n^{os} PL141223 et PL141147 du 14 mars 2016]

5.0 DOMAINE PUBLIC ET MOBILITÉ

La transformation réussie du secteur Preston-Carling devra être soutenue par un domaine public ample et de grande qualité qui favorise la circulation et les activités piétonnières. Dans le cadre du processus de planification secondaire, l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling a établi des orientations clés visant diverses améliorations, notamment à rééquilibrer les rues afin de donner aux piétons un espace adéquat et à améliorer les parcs, les espaces libres et les places urbaines et en ajouter. Ensemble, l'espace réservé aux piétons dans les rues, les parcs, les espaces libres et les places urbaines constituent le réseau des espaces du domaine public. L'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling est un document stratégique à l'appui du Plan secondaire. Les stratégies et les lignes directrices contenues dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité complètent les politiques du Plan secondaire ci-après et serviront de guide pour les projets d'immobilisation municipaux et l'examen des demandes d'aménagement.

5.1 Plan visant le domaine public

Le domaine public dans le secteur Preston-Carling comprendra des parcs, des places urbaines, des couloirs de verdure et des rues. Les politiques détaillées qui suivent établissent les principaux objectifs à long terme en matière d'amélioration du domaine public, comme il est précisé à l'annexe C, Plan visant le domaine public.

5.1.1 Parcs et places urbaines

- a. Le parc Ev-Tremblay sera réaménagé et agrandi en parc public, offrant un vaste éventail de programmes qui répondent aux besoins des résidents actuels et futurs, il sera au cœur de la communauté et un centre d'activités, comme des marchés ou des événements communautaires.
- b. Le parc McCann sera réaménagé et agrandi en tant que parc public à vocation locale.
- c. De nouveaux parcs et de nouvelles places urbains seront aménagés de manière connexe aux projets de réaménagement majeurs prévus dans les zones répertoriées à l'annexe C, Plan visant le domaine public, dans le cadre du processus d'examen du projet d'aménagement.
- d. La zone de la station, en particulier les propriétés immédiatement adjacentes à la station de l'O Train/future station du TLR de l'avenue Carling, sera un secteur prioritaire pour la création de nouvelles places urbaines sur les terrains privés orientés vers la station de l'O Train/future station du TLR.
- e. Une place urbaine sera aménagée à l'intersection de la rue Preston et de l'autoroute 417, et deviendra le point d'accès nord du secteur Preston-Carling et la porte d'entrée de la communauté fière et distincte de la Petite Italie.

5.1.2 Couloirs de verdure

- a. Le sentier polyvalent existant à l'est du couloir de l'O-Train/ futur TLR doit être amélioré et prolongé de l'autre côté de l'avenue Carling, et la fonction d'espace libre de ce couloir doit être mise en valeur grâce à une gestion soigneuse du paysage du point de vue de la foresterie urbaine.
- b. Un nouveau sentier polyvalent sera aménagé sur le côté ouest du couloir de l'O-Train/futur couloir de TLR entre la rue Beech, l'avenue Carling et la promenade Prince of Wales, concurremment au réaménagement visant à améliorer l'accessibilité de la station de l'O-Train/future station du TLR de la rue Carling et de la collectivité élargie.
- c. L'aménagement paysager et les liaisons piétonnières et cyclistes du couloir de verdure au sud de l'autoroute 417 devraient être améliorés.

5.1.3 Typologie et amélioration du paysage de rue

- a. L'avenue Carling deviendra une belle « grande rue » multimodale, confortable et imposante et sera bordée de larges trottoirs et de voies/pistes cyclables séparés de la circulation automobile et ornée de grands arbres de rue plantés le long des trottoirs et dans le terre-plein à l'est de la rue Preston. Le Plan directeur des transports de la Ville précise que des services de transport en commun par train léger au niveau de la chaussée seront offerts ultérieurement sur l'avenue Carling à l'ouest du couloir de l'O-Train/futur TLR. La mise en œuvre du service de TLR au niveau de la chaussée nécessitera un rééquilibrage de l'usage de la rue.
- b. Les rues Preston et Beech seront des artères principales animées et actives dotées d'une large zone piétonnière favorable à la marche et à l'installation de terrasses extérieures saisonnières, de nombreux emplacements de stationnement pour vélos, de places de stationnement sur rue stratégiques, d'un mobilier urbain particulier, d'arbres de rue et de platebandes. Il y aura des arrêts d'autobus et des abribus le long de la rue Preston.
- c. La rue Rochester sera conçue comme la voie d'entrée du secteur Preston-Carling. On prévoit y aménager de larges trottoirs, des voies/pistes cyclables, des espaces de stationnement sur rue et une végétation abondante, notamment, des arbres de rue adjacents aux immeubles.
- d. L'avenue Champagne sera une rue partagée où la priorité sera accordée aux piétons et qui pourra servir de place prolongeant le parc Ev Tremblay lorsque l'avenue est fermée à la circulation pour la tenue d'événements spéciaux.

- e. La rue Sidney et les impasses situées à l'ouest de la rue Preston au sud de la rue Beech seront conçues comme des rues de type woonerf, avec des allées piétonnières améliorées et de la verdure.
- f. Toutes les autres rues locales seront aménagées de façon à améliorer l'expérience des piétons, à assurer la sécurité, à ralentir la circulation et à créer un domaine public plus accueillant et plus agréable.
- g. La rue Preston au sud de Carling sera conçue comme un couloir de verdure particulier et sera dotée de larges trottoirs, de voies cyclables peintes sur la chaussée et d'une double rangée d'arbres de chaque côté de la rue.
- h. La promenade Prince of Wales continuera d'être une route d'accès panoramique, et comportera de larges trottoirs, des voies cyclables peintes sur la chaussée, de grands arbres de rue et des accotements verts.

5.2 Stratégies pour le domaine public

Les politiques qui suivent décrivent 16 stratégies d'amélioration des installations piétonnières, cyclables et de transport en commun ainsi que des parcs, des espaces ouverts et du paysage de rue, selon trois approches : mise en valeur des déplacements, écologisation et activation du domaine public. Ces stratégies, au même titre que les lignes directrices connexes contenues dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité, serviront de guide à la conception, à la construction et à l'entretien de tous les projets privés et publics.

5.2.1 Déplacements

L'approche axée sur les déplacements comprend des stratégies visant à améliorer l'accessibilité, la connectivité et les déplacements dans le secteur Preston-Carling. Ces stratégies tiennent compte de tous les modes de déplacement et sont adaptées aux résidents, aux entreprises et aux visiteurs.

- a. *À pied* : Continuer de s'engager à accorder la priorité aux piétons et à offrir un réseau de trottoirs et de sentiers piétonniers permettant d'accéder aux quartiers, aux points de transport en commun, aux écoles, aux parcs, aux installations communautaires et aux commerces.
- b. *À vélo* : La Ville doit mettre en œuvre son Plan sur le cyclisme et agrandir le réseau cyclable grâce à l'aménagement de voies partagées sur les principaux axes est-ouest ainsi que sur la rue Rochester.
- c. *En transport en commun* : Renforcer le rôle du secteur Preston-Carling en tant qu'important carrefour de transport en commun en mettant en œuvre le Plan directeur des transports et en améliorant l'accès à la station de l'O-Train/ future station du TLR de l'avenue Carling et le service d'autobus à l'échelle du secteur en mettant l'accent sur la qualité de la zone de la station.
- d. *En voiture* : Réduire à long terme la dépendance à l'automobile tout en gérant soigneusement la circulation automobile nécessaire afin de garantir la sécurité et l'efficacité de l'infrastructure routière actuelle et le fonctionnement des commerces, et de protéger les caractéristiques des rues résidentielles.
- e. *Chargement, services publics et d'urgence* : Permettre le déplacement efficace des véhicules afin de s'assurer que leur accès aux zones de chargement, de services publics et d'urgence n'est pas compromis.
- f. *Stationnement* : Reconnaître l'importance de la disponibilité de places de stationnement publiques en nombre suffisant pour la viabilité et la pérennité des restaurants, des magasins de détail et des terrains commerciaux, grâce à la mise en place d'une stratégie détaillée de stationnement.

5.2.2 Écologisation

L'écologisation prévoit des stratégies visant à accroître le couvert forestier urbain dans le secteur Preston-Carling et à assurer la santé et la longévité des zones naturelles et paysagées.

- a. *Parcs, places urbaines et cours* : Mettre en valeur et agrandir le parc Ev-Tremblay, le parc McCann et aménager des places urbaines et des cours dans le cadre d'aménagements de plus forte densité.
- b. *Arbres de rue* : Planter la prochaine génération d'arbres de rue afin de garantir la durabilité de la forêt urbaine et de permettre aux arbres de jouer leur rôle dans la gestion des eaux pluviales, la création d'ombrage et l'amélioration du microclimat.
- c. *Aménagement paysager des parcs, des places urbaines et des cours* : Améliorer la forêt urbaine en veillant à ce qu'une variété d'arbres, d'arbustes et d'éléments de couverture végétale soit prévue dans les parcs, les places urbaines et les cours, afin de créer des aménagements paysagers résistants, de définir les zones réservées aux parcs, de mettre en valeur les liens entre les sentiers et d'assurer la sécurité dans les parcs.
- d. *Couloirs écologiques* : Mettre en valeur la fonction écologique du couloir de l'O-Train/futur couloir du TLR en réunifiant ses éléments écologiques urbains à l'aide d'une structure paysagère solide s'étendant de la rivière des Outaouais au lac Dow.

5.2.3 Activation

Les stratégies d'activation ont pour objet d'encourager la création d'un domaine public dynamique et accueillant, favorable à la vie communautaire. Il s'agit notamment d'animer les places urbaines grâce aux utilisations adjacentes, de créer des espaces pour les jeux et les événements spéciaux, et d'améliorer l'expérience des piétons à l'aide de commodités et d'œuvres d'art public.

- a. *Magasins de détail en périphérie* : Soutenir la santé économique du secteur Preston-Carling et renforcer le rôle des commerces locaux dans l'amélioration du domaine public le long de la rue Preston, de la rue Beech et de l'avenue Carling.
- b. *Résidences en périphérie* : Mettre en valeur les caractéristiques et les qualités propres aux rues résidentielles et encourager les aménagements intercalaires résidentiels stratégiques qui complètent les immeubles existants et favorisent l'attrait, la sécurité et la beauté du domaine public.
- c. *Jeux et activités* : Planifier l'amélioration et l'agrandissement des installations ludiques de tout le quartier afin d'offrir aux familles des espaces de jeu sûrs, accessibles et attrayants.
- d. *Événements* : Veiller à ce que le domaine public du secteur Preston-Carling favorise le succès continu des événements traditionnels qu'aiment célébrer les résidents du secteur, et encourage la création de traditions et d'activités nouvelles, y compris la fermeture de la rue Preston à l'occasion de festivals publics importants.
- e. *Art public* : Soutenir la création d'œuvres d'art public afin de contribuer davantage à la vitalité du domaine public, de mettre au premier plan les lieux d'importance et d'embellir le paysage de rue, les parcs et les espaces ouverts.
- f. *Mobilier urbain* : Mettre en valeur le paysage de rue, les parcs et les espaces ouverts en intégrant au domaine public du mobilier urbain attrayant, accessible et fonctionnel. Les nouveaux éléments de mobilier urbain viendront compléter les éléments existants et correspondront à la vision d'avenir du quartier.

6.0 VIABILISATION ET INFRASTRUCTURE

Une étude sur la qualité de l'eau et des égouts collecteurs a été réalisée dans le cadre du processus de planification secondaire. Selon l'étude, l'infrastructure importante de la zone devrait appuyer la construction des aménagements prévus dans le secteur Preston-Carling. Il est prévu que les besoins en matière de viabilisation peuvent être gérés au cas par cas dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement normal.

- a. La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement de passer en revue les besoins en matière de contrôle des eaux pluviales sur le site au début du processus d'examen du plan d'implantation. Dans certains cas, il pourrait être requis d'avoir recours au

stockage souterrain ou à des mesures spéciales d'aménagement à moindre incidence pour répondre aux besoins en matière de contrôle.

- b. La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement d'évaluer les besoins en matière de débit d'eau pour lutter contre les incendies dans le cadre du processus d'examen du plan d'implantation. Cette évaluation peut permettre de déterminer la nécessité de mettre à niveau la conduite d'eau principale, les réseaux en circuit fermé ou les mesures supplémentaires de protection contre les incendies.

7.0 LOGEMENT

La population du secteur Preston-Carling devrait augmenter considérablement au cours des prochaines décennies, et un des principaux objectifs du plan est de garantir un vaste choix de logements pour les résidents actuels et futurs. Les politiques qui suivent, qui s'ajoutent aux politiques contenues dans la section 4.5 du Volume 1 du Plan officiel, soutiennent cet objectif et se concentrent notamment sur la question du logement abordable et de la préservation du logement locatif existant :

- a. La Ville doit inclure, dans les avantages communautaires décrits à l'article 37, la nécessité d'offrir des unités de logement abordable et de préserver et de remplacer les logements locatifs abordables.
- b. Afin d'aider à régler le problème du manque de logements abordables pour un grand nombre de personnes et de familles, la Ville d'Ottawa favorisera l'élaboration et la mise en place de mécanismes particuliers pour offrir un pourcentage important de logements subventionnés aux personnes et aux familles à revenu faible ou moyen dans les grands lotissements résidentiels futurs du secteur Preston-Carling. La Ville d'Ottawa peut également acquérir des logements existants ou regrouper des parcelles de terrains pour la construction de logements, lorsque les circonstances l'exigent, dans le but d'atteindre les objectifs du présent Plan.
- c. La Ville doit revoir les dispositions de la Loi sur les municipalités dans le but de renforcer les politiques existantes relatives au remplacement des unités locatives, de se concentrer sur l'abordabilité, le mode d'occupation, le contrôle des loyers et l'administration.

8.0 INTERPRÉTATION

Le présent Plan secondaire établit les grands principes qui serviront de guide pour l'aménagement futur dans le secteur Preston Carling. Les sections 3 à 7 et les annexes A, B, C et D constituent le Plan secondaire du secteur Preston-Carling.

L'annexe A (Secteurs caractéristiques de l'utilisation du sol) répertorie divers secteurs caractéristiques de l'utilisation du sol dans le centre d'utilisations polyvalentes et contient des lignes directrices relatives à ces secteurs.

L'annexe B (Hauteur et emplacement des tours) illustre la disposition relative à la hauteur et à l'emplacement généraux des tours du Plan secondaire. La limite de hauteur spécifiée dans cette annexe correspond à la hauteur maximale permise. La disposition générale relative à la hauteur du plancher jusqu'au plafond est incluse à la section 2.2.2 du Plan officiel. L'emplacement des tours est plus approximatif qu'absolu.

L'annexe C (Plan visant le domaine public) décrit le plan global à long terme visant le domaine public pour le secteur Preston-Carling. Il recense les améliorations et les mesures de mise en valeur requises pour transformer le secteur en une destination future au centre-ville. Le projet qui figure sur le plan, comme les coupes transversales du paysage et des rues, est conceptuel et présenté à des fins d'illustration seulement.

L'annexe D (Projets prioritaires pour le domaine public) met en lumière les principales mesures d'amélioration et de mise en valeur du domaine public qui seront adoptées au cours des 20 prochaines années. Le projet illustré dans l'annexe, comme les coupes transversales du paysage et des rues, est conceptuel et présenté à des fins d'illustration seulement.

L'appendice A (Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling) est un document qui a été approuvé par le Conseil et ne fait pas partie du Plan secondaire. L'Étude sur le domaine public et la mobilité fournira un cadre d'évaluation de la contribution au domaine public au moyen des demandes d'aménagement, y compris les projets d'aménagement privés et les investissements publics dans les parcs et les emprises.

L'appendice B (Projets prioritaires provisoires dans le domaine public) sert de référence pour les principaux projets d'amélioration du domaine public qui seront mis en œuvre au cours des 20 prochaines années. Ce document ne fait pas partie du Plan secondaire.

9.0 MISE EN ŒUVRE

Les politiques contenues dans ce chapitre fournissent un cadre pour l'aménagement et la transformation futurs du secteur Preston-Carling. Le succès de ces politiques dépend de l'efficacité de leur mise en œuvre. Cette section renforce et appuie les politiques de mise en œuvre contenues dans le Volume 1 du Plan officiel, et décrit les mesures importantes et les principaux outils auxquels la Ville a l'intention d'avoir recours pour réaliser les objectifs du plan et mettre en œuvre ses politiques.

9.1 Outils de planification de l'utilisation générale du sol

La mise en œuvre du présent Plan secondaire doit comprendre les éléments qui suivent, comme l'exige la Loi sur l'aménagement du territoire et comme il est précisé dans le Volume 1 du Plan officiel :

- a. approbation des ébauches de plans de lotissement et des plans de copropriété ainsi que des exemptions à la réglementation relative aux parties de lot;
- b. adoption des Règlements municipaux de zonage;
- c. recours aux primes à la densité et à la hauteur, conformément à l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*;
- d. recours au plan d'implantation;
- e. signature de lettres d'engagement ou enregistrement des accords de plan d'implantation, ou les deux;
- f. emploi du symbole d'aménagement différé « h »;
- g. assignation de terrains à vocation de parc ou recours aux frais relatifs aux terrains à vocation de parc;
- h. recours aux pouvoirs et aux mesures incitatives autorisés par un plan d'améliorations communautaires;
- i. recours à des ententes d'aménagement enregistrées sur le titre.

9.2 Dispositions particulières relatives à l'examen des demandes d'aménagement

Les dispositions spéciales suivantes seront adoptées aux fins de l'examen de toutes les demandes d'aménagement dans le secteur Preston-Carling.

9.2.1 Dispositions d'aménagement différé dans le cas de demandes de modification de zonage

La Ville adoptera des dispositions d'aménagement différé après avoir examiné les demandes de modification au Règlement de zonage relatives à un immeuble de grande hauteur pouvant être considéré comme un projet d'aménagement de hauteur moyenne. Le Conseil n'envisagera pas d'éliminer ces

dispositions d'aménagement différé tant que les politiques décrites dans le présent plan n'auront pas été mises en œuvre et respectées à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, y compris ce qui suit :

- a. Approbation de l'application de la réglementation du plan d'implantation, y compris l'exécution d'une entente en vertu de l'article 41 de la Loi sur l'aménagement du territoire, à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, exigeant la mise en œuvre de toutes les politiques du présent Plan, notamment la contribution à la mise en valeur du domaine public prévue dans l'étude sur le domaine public et la mobilité, l'amélioration potentielle de l'infrastructure municipale et le respect des obligations précisées dans les politiques et les règlements pertinents, comme le Règlement régissant les terrains à vocation de parc.
- b. Conclusion d'une entente en vertu de l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire, à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, y compris une ventilation détaillée de la contribution aux projets prioritaires d'amélioration du domaine public dans le secteur Preston-Carling, comme il est décrit à la section 9.4.2 du présent Plan.
- c. Les promoteurs des projets d'aménagement dans la zone de la station devront verser leur quote-part du montant de 200 000 \$ requis pour l'achèvement de l'étude sur le domaine public et la mobilité.
- d. Les promoteurs des projets d'aménagement dans la zone de la station devront démontrer que leurs projets se distinguent par l'excellence de la conception, comme l'exige le présent Plan, en participant au processus d'examen conceptuel spécialisé, comme il est précisé à la section 9.3 du présent Plan.

9.2.2 Étude sur le domaine public aux fins des demandes d'approbation

La Ville demandera qu'une étude sur le réseau des espaces du domaine public soit réalisée par les promoteurs soumettant des demandes d'aménagement dans le cadre de l'application de la Réglementation du plan d'implantation, comme il est précisé à la section 5.2.1 du Volume 1 du Plan officiel pour assurer une planification complète du réseau des espaces du domaine public. Cette étude devra :

- a. situer les demandes d'aménagement dans le contexte de l'étude sur le domaine public et la mobilité et identifier le réseau des espaces du domaine public existant et prévu, notamment les espaces publics accessibles qui pourraient se trouver sur des propriétés publiques ou privées;
- b. préciser comment l'application de la réglementation permet de mettre en œuvre les politiques de la section 5.0 du présent Plan et les stratégies et les lignes directrices décrites dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité;
- c. déterminer l'emplacement et la conception des parcs et places publiques, y compris les terrains publics, les terrains privés accessibles au public, les terrains créés au moyen de fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc ou toute combinaison de ceux-ci;
- d. préciser le rôle de l'aménagement dans l'amélioration des emprises publiques ainsi que des terrains qui y sont adjacents : nouveaux trottoirs et pavé spécial, arbres de rue et couverture cache-fondations, éclairage pour les piétons, mobilier urbain et aménagement paysager.

9.3 Examen de la conception

L'ensemble du secteur Preston-Carling est situé dans le secteur prioritaire de conception désigné dans l'annexe L du Volume 1 du Plan officiel. La conception de tous les aménagements de ce secteur devra faire l'objet d'un examen par le Comité d'examen du design urbain de la Ville, sauf pour les exceptions prévues dans le mandat du Comité. En outre, certains des immeubles les plus élevés de la Ville seront

construits dans le secteur Preston-Carling. Ces immeubles auront une incidence considérable sur la fonctionnalité, la qualité de vie, le caractère et l'esthétique du secteur, mais également sur l'image de l'ensemble de la Ville. Ils doivent donc jouer un rôle complémentaire de stimulateur du secteur et contribuer à donner une image positive de la Ville.

- a. Un processus spécialisé d'examen de la conception a été établi, comme il a été recommandé dans les orientations stratégiques pour le secteur Preston-Carling approuvées par la Ville dans le cadre du processus d'examen rigoureux des aménagements situés dans la zone de la station du secteur Preston-Carling par des pairs du Comité d'examen du design urbain de la Ville, et qui intègrent notamment les constructions de plus de 30 étages.
- b. Selon ce processus spécialisé, les promoteurs doivent participer à un sous-comité du Comité d'examen du design urbain (composé d'un membre du Comité et d'au plus deux experts en conception choisis par le Comité) pour finaliser la conception du projet jusqu'à ce que la conception définitive du projet soit jugée acceptable par le sous-comité du Comité d'examen du design urbain d'après le cadre prescrit dans le Plan secondaire.
- c. Les promoteurs de ces projets d'aménagement devront assumer des coûts pouvant atteindre 7 000 \$ (sous réserve d'un ajustement en fonction de l'indice des prix à la consommation) pour chaque réunion du sous-comité tenue pour obtenir le consensus entre les membres du sous-comité et les promoteurs à l'égard de la conception définitive du projet. Les coûts différentiels seront assumés par le Service d'urbanisme et de gestion de la croissance.

9.4 Améliorations apportées au domaine public

Les améliorations apportées au domaine public au fil du temps dépendent de l'atteinte des objectifs de la Ville en matière d'évolution et d'aménagement, et de la collaboration avec le secteur privé qui assume une grande responsabilité à l'égard de ces améliorations. La rentabilité de tout nouvel aménagement et la mise à disposition des infrastructures nécessaires à sa construction sont des principes importants.

Le domaine public n'est pas complémentaire aux besoins d'une communauté qui s'urbanise. Le domaine public, ainsi que son amélioration et son entretien continu, est essentiel à la qualité des espaces fonctionnels et à la qualité de vie connexe qui en résulte dans une communauté urbaine.

La conception détaillée du domaine public doit être conforme aux politiques et aux orientations énumérées à la section 5.0 du présent Plan, et sera négociée sur la base de l'Étude sur le domaine public et la mobilité approuvée par la Ville, dans le cadre de l'approbation du zonage et du plan d'implantation, et des investissements en immobilisations de la Ville dans les parcs et les emprises.

9.4.1 Secteur particulier d'amélioration du domaine public

La Ville doit désigner l'ensemble du secteur Preston-Carling, comme il figure à l'annexe A du présent Plan, comme un secteur particulier d'amélioration du domaine public.

- a. La Ville doit exiger que tous les fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc recueillis au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur Preston-Carling en vertu de l'article 42 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* soient affectés à l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parc et à l'amélioration des parcs existants du secteur Preston-Carling.
- b. La Ville doit exiger que toutes les contributions recueillies au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur Preston-Carling en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* soient affectées au secteur Preston-Carling.
- c. La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur Preston-Carling.
- d. Le Règlement sur les redevances d'aménagement propres à un secteur n'exige aucun paiement en ce qui concerne la propriété située au 125, rue Hickory, aux fins de contribution aux améliorations de transport hors site, ni en ce qui concerne la propriété située aux 486-

500, rue Preston, aux fins de contribution pour des travaux réalisés dans l'emprise de la rue Sidney et liés à la construction de la passerelle pour piétons de la rue Hickory. [Modification n° 137, ordonnances de la CAMO n^{os} PL141223 et PL141147 du 14 mars 2016]

9.4.2 Projets prioritaires pour l'amélioration du domaine public

Située à la convergence de l'importante infrastructure de transport en commun de la Ville, du lac Dow adjacent et du canal Rideau, site du patrimoine mondial, la zone de la station sera celle où l'on retrouvera les densités les plus élevées du secteur Preston-Carling et certains des plus grands immeubles de la Ville. Selon l'information sur les aménagements actuels, au cours des 20 prochaines années, la croissance du secteur Preston-Carling sera majoritairement concentrée dans la zone de la station. Cette zone sera également une zone prioritaire d'amélioration du domaine public.

- a. La Ville accordera la priorité au secteur de la station aux fins de la mise en œuvre des projets d'amélioration du domaine public décrits à l'annexe D, Projets prioritaires pour le domaine public, au cours des 20 prochaines années.
- b. La Ville mettra en œuvre des projets pour l'amélioration du domaine public en dehors de la zone de la station, comme il est précisé à la section 5 du présent Plan, en misant sur les grands projets d'aménagement qui seront réalisés, le cas échéant, en dehors de la zone de la station.

9.5 Collaboration avec d'autres instances

La mise en œuvre de certaines politiques exigera la collaboration avec d'autres instances publiques, notamment la province de l'Ontario et la Commission de la capitale nationale. Dans les cas exigeant l'accord ou la participation d'au moins deux autres instances pour mettre en œuvre des éléments du plan, la Ville d'Ottawa entamera des discussions avec ces instances afin d'en arriver à une entente sur la marche à suivre.

10.0 ANNEXES

Annexe A : Secteurs caractéristiques de l'utilisation du sol

Annexe B : Hauteur et emplacement des tours

Annexe C : Plan visant le domaine public

Annexe D : Projets prioritaires pour le domaine public