

Volume 2C - Politiques propres aux secteurs

Secteurs de l'appendice5	Politique n°	Politique
1	Hunt Club	
	1.1	Les biens-fonds à moins de 60 m de la voie ferrée seront destinés à des fins non résidentielles, à moins qu'une étude appropriée ne démontre que l'impact de la voie ferrée sur l'aménagement résidentiel se situe dans des limites acceptables.
2	Kanata-Ouest	
	2.1	Les propriétaires fonciers du secteur de Kanata-Ouest doivent conclure des ententes privées pour partager les coûts des grands projets d'infrastructures, ainsi que des études et des plans correspondants (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration) nécessaires pour l'aménagement de Kanata-Ouest; les coûts doivent être répartis équitablement parmi les propriétaires fonciers bénéficiaires. Les ententes doivent toutes comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux projets d'infrastructure d'envergure ainsi qu'aux études et aux plans connexes, et établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire. La Ville exigera, avant d'approuver les plans de lotissement et d'implantation ainsi que les demandes de morcellement et les demandes visant la construction d'immeubles en copropriété dans Kanata-Ouest, un avis dans lequel l'administrateur du Kanata West Owners Group Inc. confirme que le propriétaire a signé les ententes et payé sa part des coûts découlant des dites ententes.
	2.2	Un parc de district d'une superficie d'au moins 11,1 ha bruts doit être <u>aménagé</u> sur le terrain situé au 195, promenade Huntmar. Si le parc de district partage un emplacement avec l'école secondaire relevant de l'Ottawa-Carleton District School Board, sa superficie minimale peut être réduite à 5,9 ha bruts.
	2.3	Les terrains situés à proximité de la rivière Carp, entre le chemin Hazeldean et un point au nord de la promenade Campeau sont représentés dans l'annexe 2A (Secteur visé par la politique de restauration de la rivière Carp) du volume 2C (Plan officiel). Le secteur visé par la politique de restauration représente une superposition des désignations d'utilisation urbaines du sol. La

		<p>superficie de plaine inondable à laquelle s'applique le secteur visé par la politique de restauration de la rivière Carp sera déterminée en consultant le règlement de zonage pertinent et les cartes de plaines inondables de l'office de protection de la nature. Cette désignation de secteur visé par la politique de restauration a pour objet de reconnaître le fait que les modifications au canal et les travaux de restauration proposés seront effectués, et qu'ils permettront ensuite l'aménagement d'une partie de ce secteur. Certaines conditions doivent toutefois être respectées avant tout aménagement :</p> <p>Conditions</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Que le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et Parcs approuve l'évaluation environnementale (EE) de portée générale visant la restauration de la rivière Carp, du ruisseau Poole et du ruisseau Feedmill; b) Que le Groupe de propriétaires de Kanata-Ouest ou la Ville entame la Phase I des travaux de restauration de la rivière Carp; c) Que l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi délivre un permis, en vertu de l'article 28 de la Loi sur les offices de protection de la nature, autorisant l'ajout ou l'enlèvement de remblai conformément au Plan de restauration de la rivière Carp et à l'EE; d) Que le remplissage de la propriété et un levé définitif soient réalisés afin de démontrer que le secteur est entièrement retiré de la plaine inondable; e) Qu'en tout temps, la capacité de stockage d'eau du couloir soit maintenue selon les conditions actuelles ou sous de meilleures conditions.
	<p>2.4</p>	<p>Une fois respectées ces cinq conditions, le règlement de zonage pourra être modifié (suppression de la disposition d'aménagement différé) compte tenu de la désignation sous-jacente de ces terrains. Aucune modification au Plan officiel ne sera nécessaire pour revenir à la désignation sous-jacente si les conditions énumérées dans la Politique 2.3 ont été respectées.</p>

	2.5	Les hauteurs de 15 et de 6 étages pour les bâtiments seront autorisées sur les terrains situés généralement dans le couloir de l'autoroute 417, à l'est du chemin Huntmar et à l'ouest de la rivière Carp, comme l'indique l'annexe 2.B (Hauteurs de bâtiment maximales) du volume 2C du Plan officiel.
	2.6	Il faudra prévoir, pour les pôles d'emploi, une superficie d'au moins 21,9 hectares brute de terrains aménageables. Ces terrains seront situés dans le sud-ouest de l'autoroute 417 et de l'échangeur de la promenade Palladium interchange, à l'est du ruisseau Feedmill, ainsi que dans la zone portant la désignation de secteur industriel polyvalent dans l'annexe B5 (Transect du secteur de banlieue [ouest]) du volume 1 du Plan officiel. Pour les besoins de cette politique, les terrains qui regroupent des parcs ou des bassins de gestion des eaux pluviales ne sont pas considérés comme des terrains aménageables pour les pôles d'emploi.
3	Collectivité de Fernbank	
	3.1	<p>Les propriétaires fonciers du périmètre du Plan de conception communautaire de Fernbank, approuvé par le Conseil municipal, doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conclure une entente privée pouvant être modifiée à l'occasion et prévoyant le partage ou le paiement à l'avance, au besoin, des coûts des installations et de l'équipement collectifs ainsi que des études et des plans connexes nécessaires à l'aménagement de la collectivité de Fernbank. Ces coûts comprennent notamment : <ul style="list-style-type: none"> i) le coût des terrains destinés à une utilisation communautaire, tels les parcs, de même que les coûts rattachés à la préparation et à l'amélioration de ces terrains en vue de leur affectation à la création de parcs; ii) les coûts de l'infrastructure, des routes et des installations lorsque leur emplacement jouxte les terrains destinés à une utilisation communautaire; iii) les coûts associés à toute autre infrastructure locale, lorsqu'il est démontré qu'elle profitera à plus d'un aménagement individuel. <p>Ces coûts doivent être répartis équitablement entre tous les propriétaires devant profiter des travaux. L'entente doit comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux installations et à l'équipement collectifs ainsi qu'aux études et aux plans connexes et</p>

		<p>établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire.</p> <p>L'entente globale visant les parcs régit les conditions du transfert harmonieux des terrains à vocation de parc dans la collectivité de Fernbank. Tous les propriétaires fonciers actuels et nouveaux doivent respecter cette entente enregistrée.</p> <p>b) La Ville exigera, avant d'approuver les plans de lotissement et d'implantation ainsi que les demandes de morcellement et les demandes visant la construction d'immeubles en copropriété dans Fernbank, un avis dans lequel l'administrateur du Fernbank Owners Group Inc. confirme que le propriétaire a signé les ententes et payé sa part des coûts découlant desdites ententes.</p>
	3.2	<p>Au 5000, avenue Robert Grant, les hauteurs de bâtiment suivantes sont autorisées :</p> <p>a) 11,0 mètres partout et jusqu'à 20 mètres depuis la ligne de lot est;</p> <p>b) 20,0 mètres partout et de 20 mètres à 30 mètres le long de la ligne de lot est;</p> <p>c) 30 mètres, mais jamais plus de neuf étages, à plus de 30 mètres le long de la ligne de lot est; et</p> <p>d) 30 mètres, mais jamais plus de neuf étages, dans tous les autres cas</p>
4	Barrhaven-Sud	
	4.1	<p>Les propriétaires fonciers du périmètre du Plan de conception communautaire de Barrhaven-Sud, approuvé par le Conseil municipal, doivent conclure des ententes privées pour partager les coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans correspondants (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration) obligatoires pour l'aménagement de Barrhaven-Sud, afin de permettre de répartir équitablement les coûts parmi les propriétaires fonciers bénéficiaires. Les ententes doivent toutes comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux projets d'infrastructure d'envergure ainsi qu'aux études et aux plans connexes, et</p>

		<p>établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire. La Ville exigera, avant d'approuver provisoirement les plans de lotissement et d'implantation ainsi que les demandes de morcellement et les demandes visant la construction d'immeubles en copropriété dans Barrhaven-Sud, que le fiduciaire de Barrhaven Landowners Inc. publie un avis pour faire savoir que le propriétaire a signé les ententes et payé sa part des coûts découlant desdites ententes.</p>
5	Barrhaven – Partie de l'autoroute 416 : Terrains du secteur industriel polyvalent et du secteur industriel et logistique	
	5.1	<p>Les propriétaires fonciers d'une partie des terrains de l'autoroute 416 portant la désignation de secteur industriel et logistique et de secteur industriel polyvalent, comme l'indique l'annexe B6 (Transect du secteur de banlieue [sud]) du volume 1 du Plan officiel, cernés par la promenade Strandherd au nord et à l'est, par l'autoroute 416 à l'ouest et par le couloir ferroviaire du Canadien National au sud doivent conclure des ententes privées afin de partager les coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans correspondants (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration nécessaires pour aménager lesdits terrains, afin de s'assurer que les coûts sont équitablement répartis parmi les propriétaires fonciers bénéficiaires. Chaque entente doit prévoir un barème financier faisant état des coûts estimatifs des grands projets d'infrastructures, ainsi que des études et des plans correspondants et de la quote-part des coûts de chaque propriétaire foncier. La Ville exigera, avant d'approuver provisoirement les plans de lotissement et d'implantation ainsi que les demandes de morcellement et les demandes visant la construction d'immeubles en copropriété sur ces terrains, une pièce justificative confirmant que le propriétaire a signé les ententes et payé sa part des coûts découlant desdites ententes.</p>
	5.2	<p>La hauteur maximum d'une partie des terrains de l'autoroute 416 portant la désignation de secteur industriel et logistique et de secteur industriel polyvalent, représentés dans l'annexe B6 (Transect du secteur de banlieue [sud]) du volume 1 du Plan officiel, doit respecter l'annexe 5.A (Hauteurs de bâtiment maximales) du volume 2C du Plan officiel.</p>
	5.3	<p>Sans égard aux politiques du Plan officiel à propos des aménagements autorisés dans la zone portant la désignation</p>

		de secteur industriel polyvalent, dans une partie des terrains de l'autoroute 416 portant la désignation de secteur industriel mixte, comme l'indique l'annexe B6 (Transect du secteur de banlieue [sud]) du volume 1 du Plan officiel, cernée par la promenade Strandherd au nord et à l'est, par l'autoroute 416 à l'ouest et par le couloir ferroviaire du Canadien National au sud, l'aménagement d'un hôtel sera autorisé.
6	Kanata-Nord	
	6.1	<p>Le Conseil a approuvé le Plan de conception communautaire (PCC) de Kanata-Nord afin d'orienter les travaux d'aménagement projetés. Ces travaux doivent donc se dérouler conformément au PCC et aux politiques du Plan officiel, sous réserve des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) L'aménagement résidentiel ne doit pas être constitué de plus de 55 % de maisons unifamiliales et doit être constitué d'au moins 10 % d'immeubles d'appartements; les autres aménagements peuvent être constitués d'immeubles à logements multiples distincts des immeubles d'appartements; b) Dans l'ensemble, l'aménagement résidentiel respectera une cible minimale de densité moyenne de 36 logements par hectare net. La densité résidentielle nette est basée sur la superficie des terrains à utilisation exclusivement résidentielle, comprenant les voies de circulation et les aires de stationnement dans les secteurs aménagés, mais excluant les rues publiques, les servitudes et toutes les utilisations non résidentielles.
	6.2	<p>Les propriétaires fonciers du périmètre du Plan de conception communautaire de Kanata-Nord, approuvés par le Conseil municipal, doivent conclure des ententes privées afin de partager les coûts des grands projets d'infrastructures, ainsi que des études et des plans correspondants nécessaires pour l'aménagement de la zone d'expansion urbaine (ZEU) de Kanata-Nord. En outre, les propriétaires fonciers doivent conclure des ententes privées pour partager les terrains réservés et les coûts de l'aménagement des terrains à vocation de parc. Ces ententes, conclues à l'initiative des propriétaires de terrains de la ZEU de Kanata-Nord, prévoient un partage équitable des coûts entre les parties bénéficiaires afin de compléter ou de remplacer les dispositions d'un règlement sur les redevances d'aménagement. Chaque entente doit contenir un plan financier décrivant les coûts</p>

		estimés des projets d'infrastructure d'envergure ou des exigences en matière de terrains à vocation de parc et des études et plans connexes, ainsi que la part proportionnelle des coûts attribuable à chaque propriétaire. La Ville exigera l'exécution de l'entente par chaque propriétaire de terrain avant l'approbation de toute demande de la part du propriétaire pour un plan de lotissement ou de copropriété provisoire, une approbation conditionnelle d'un morcellement ou une approbation du plan d'implantation. La Ville doit inclure une condition d'approbation de tous les plans de lotissement, de copropriété et d'implantation ainsi que des demandes de morcellement dans la ZEU de Kanata-Nord exigeant la preuve de l'administrateur du Groupe de propriétaires de Kanata-Nord que le propriétaire est partie prenante dans cette entente et qu'il a payé sa part des coûts qui y sont liés.
7	1883, chemin Bradley Side	
	7.1	Sans égard aux politiques du Plan officiel cadre à propos des aménagements autorisés et de la création de nouveaux lots dans le secteur de ressources agricoles, un établissement de soins en résidence sera autorisé au 1883, chemin Bradley Side à la condition que cet établissement soit généralement aménagé dans le secteur de la propriété situé à l'angle nord-est du chemin Bradley Side et du chemin Oak Creek, et la dissociation d'un lot de 10 hectares au 1883, chemin Bradley Side, le long du coin du chemin Oak Creek et du chemin Bradley Side, pour cet aménagement sera aussi autorisé.
8	Couloir routier de Carp	
		Les politiques suivantes s'appliquent aux terrains désignés dans l'annexe 8.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel).
		Généralités
	8.1	Tant que les terrains ne sont pas aménagés pour la vocation prévue selon les modalités exposées dans le Plan officiel, l'aménagement des terrains cadastrés au moment de l'adoption du Plan officiel doit être restreint à ces vocations seulement. Un ensemble limité d'activités agricoles est aussi autorisé.
		Désignation des terrains
	8.2	Sur les terrains portant la désignation de zone industrielle légère, les aménagements suivants sont autorisés : les activités de fabrication légère, l'entreposage, la distribution, le



		stockage, le recyclage, le montage, le service et la réparation, la recherche et le développement, les centres de dépôt du transport, les salles d'exposition, les services publics et les aménagements institutionnels. Les aménagements commerciaux sont interdits.
	8.3	Sur les terrains portant la désignation de zone industrielle légère, les aménagements suivants sont autorisés : l'activité manufacturière portant sur les matières premières comme celles issues des carrières, les abattoirs, les parcs de récupération, les scieries et les installations de traitement des déchets. Les aménagements industriels légers sont également autorisés. Les aménagements commerciaux sont interdits.
	8.4	Sur les terrains portant la désignation de zone commerciale routière, les aménagements suivants sont autorisés : les aménagements industriels légers, les centres de vente et de réparation d'automobiles, les établissements de vente et d'entretien des véhicules récréatifs et lourds. Les aménagements commerciaux de proximité ne sont pas autorisés.
	8.5	Sur les terrains portant la désignation de zone commerciale de proximité, les aménagements suivants sont autorisés : les commerces de détail, les restaurants, les établissements de services personnels, les banques, les bureaux professionnels et les postes d'essence. Ces aménagements doivent avoir une superficie limitée, déterminée par le Règlement de zonage.
	8.6	Sur les terrains portant la désignation de secteur de l'aéroport de Carp, nonobstant la désignation figurant à l'annexe B9 et dans la politique 9.2.3 du volume 1, les modalités suivantes s'appliquent : a) sont autorisés, les infrastructures aéroportuaires et connexes, les aménagements industriels légers, les aménagements commerciaux de proximité, les restaurants, les hôtels, les établissements de formation, les aménagements institutionnels, les bureaux professionnels et une habitation qui ne pourra être occupée que par un préposé aux soins, un gardien de sécurité ou une personne assurant des services comparables sur les lieux; b) sauf dans le cas d'une habitation, conformément à l'alinéa a) ci-dessus, une collectivité résidentielle

	<p>accessible par avion, d'après la définition dans l'instrument de l'entente sur l'aménagement et les installations municipales à l'Aéroport de Carp (OC2380639) révisé le 9 juin 2021 et pouvant être modifié à l'occasion, est permise là où les terrains ont le zonage approprié pour cette utilisation au moment de l'adoption du présent Plan officie;</p> <p>c) Sur le reste des terrains définis comme la partie 1 4R-20588, des utilisations résidentielles faisant partie d'une collectivité résidentielle accessible par avion peuvent être envisagées aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Une viabilisation adéquate est possible pour l'aménagement proposé, et elle ne nuira pas à la viabilisation de terrains avoisinants, y compris le village de Carp; ii) Les aménagements résidentiels futurs ne nuisent pas à la densification ou à l'expansion du village de Carp; iii) L'aménagement résidentiel proposé n'entre pas en conflit avec la fonction ou l'exploitation du couloir du chemin Carp, notamment l'expansion des utilisations industrielles et commerciales; iv) L'aménagement résidentiel proposé ne nuit pas à l'exploitation actuelle et future de l'Aéroport de Carp ni n'entre en conflit avec lui; v) Un plan local ou une modification à la présente politique propre au secteur sera requis pour fournir des politiques détaillées qui orienteront tout aménagement résidentiel futur sur les terrains en question; <p>d) Sur le terrain ayant pour désignation municipale le 200, chemin Russ Bradley et légalement décrit comme les îlots 10 et 12 du plan 4M-1511, une installation de production de cannabis est permise.</p> <p>e) Les morcellements non résidentiels seront envisagés conformément au point 7.11 de l'entente relative aux immobilisations et aux aménagements municipaux (9 juin</p>
--	---

		2021) et aux politiques du présent Plan.
		Viabilisation
	8.7	<p>Dans les cas où l'on propose d'aménager la zone de services publics, dans les cas où il existe un aqueduc municipal, les politiques suivantes s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les raccordements à l'aqueduc municipal ne sont autorisés que pour les lots qui existaient le jour où le Plan officiel a été adopté; b) l'aqueduc ne peut servir qu'à la consommation humaine et ne peut pas être utilisé pour la consommation commerciale ou industrielle; c) l'alimentation en eau projetée peut être subordonnée au traitement satisfaisant des eaux usées; d) toute la consommation d'eau du bâtiment doit être comptée.
9	NIP 04595-2219 : Ancienne partie du 4005, promenade Strandherd	
	9.1	<p>Une partie des terrains portant auparavant l'adresse du 4005, promenade Strandherd, NIP 04595-2219 doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pouvoir être dotés d'un parc de quartier cerné par des rues publiques sur trois des quatre côtés; b) permettre des aménagements dont le type correspond à l'alimentation rapide et au service au volant. Les infrastructures de service au volant ne sont autorisées que si accessoires pour un restaurant rapide ou un restaurant offrant des services complets; c) ne pas avoir pour effet de restreindre les aménagements de détail à un maximum de 550 m² dans les règlements d'application.
10	Centre commercial Bayshore et collectivité du village d'Accora	
	10.1	<p>La station existante du Transitway et le prolongement projeté de l'O-Train jusqu'au centre commercial Bayshore et jusqu'à la collectivité du village d'Accora offrent une occasion exceptionnelle d'encourager les aménagements intercalaires, les travaux de réaménagement et les formes bâties de grande hauteur dans les alentours de cette station pour permettre de réaliser les objectifs du Plan officiel. La zone généralement située à moins de 800 m à pied de cette station (dont le périmètre précis doit être déterminé au début de l'étude) porte la désignation de zone de l'étude spéciale, dans laquelle le propriétaire foncier ou la Ville mènera un processus de</p>



		<p>planification secondaire pour établir la vocation, la hauteur, la densité, la connectivité et le caractère global projetés de la collectivité, qui pourront être mis en œuvre dans le cadre d'un plan secondaire et en apportant des modifications au Règlement de zonage en vigueur. Dans l'intervalle, on continuera d'autoriser les bâtiments de grande hauteur d'au plus 12 étages dans les secteurs dans lesquels le Règlement de zonage actuel autorise l'aménagement de bâtiments de grande hauteur.</p>
<p>10.2</p>		<p>Le volume 2C de la politique 10.1 ne s'applique pas dans le cas des propriétés portant les numéros NIP 04701-0101, NIP 04701-0126 et NIP 04701-0127, situées du côté sud du croissant Woodridge et attenantes à la station de transport en commun rapide Bayshore. Les politiques suivantes produisent leurs effets :</p> <p>a) les nouveaux immeubles de plus grande hauteur n'ont pas à donner sur une artère, comme l'indique l'annexe C4 (Réseau routier urbain) du volume 1 du Plan officiel;</p> <p>b) les immeubles de plus grande hauteur, soit d'au plus 30 étages, sont autorisés;</p> <p>c) les nouveaux travaux d'aménagement doivent prévoir des liaisons pratiques et sécuritaires avec la station du transport en commun rapide, notamment grâce à l'aménagement d'un sentier polyvalent.</p>
<p>10.3</p>		<p><i>La politique 10.1 ne s'applique pas aux terrains désignés à l'annexe propre au secteur 10.A – 70 et 80, croissant Woodridge, et les politiques suivantes s'appliquent :</i></p> <p><i>a) Les immeubles élevés d'une hauteur maximale de 40 étages et de hauteur variable sont autorisés; et,</i></p> <p><i>b) Nonobstant la politique 6.1.2.4) a) du volume 1 du Plan officiel, les hauteurs de bâtiment minimales ne doivent pas être inférieures à quatre étages et la surface construite ne doit pas être inférieure à 30 pour cent, et les améliorations suivantes doivent être apportées au domaine public :</i></p> <p><i>i) un espace ouvert accessible au public d'au moins 1 500 mètres carrés, sous la</i></p>

		<p><i>forme d'un parc public, d'un espace public appartenant à des intérêts privés ou d'une combinaison des deux; et,</i></p> <p><i>ii) un sentier polyvalent longeant le côté sud de la propriété, aménagé en complément et non pris en compte pour remplacer un terrain à vocation de parc ou un espace public appartenant à des intérêts privés mentionnés au point i) ci-dessus; et,</i></p> <p><i>iii) un accès pratique, sûr et accessible au public destiné aux piétons et à l'entretien des terrains publics situés entre le croissant Woodridge et la station du Transitway; et,</i></p> <p><i>iv) Démonstration que l'effet du vent sur le domaine public, notamment les terrains à vocation de parc cédés, les espaces publics appartenant à des intérêts privés, les sentiers polyvalents et tout espace d'agrément extérieur exigé par le Règlement de zonage, est approprié pour l'usage prévu de ces espaces. (Règlement 2024-327)</i></p>
11	Terrains à l'ouest du chemin Conroy et au nord du chemin Johnston	
	11.1	Les aménagements résidentiels doivent se dérouler dans un système d'énergie de district pour les terrains dont la superficie est d'environ 19,4 ha à l'ouest du chemin Conroy et au nord du chemin Johnston.
12	Zone de conservation de la rivière Jock au 3305, chemin Borrisokane et dans les environs	
	12.1	<p>La zone de conservation de la rivière Jock au 3305, chemin Borrisokane et dans les environs sert de secteur naturalisé, qu'il est interdit d'urbaniser et qui est destiné à protéger la rivière Jock et sa zone inondable.</p> <p>a) Sont autorisés les aménagements suivants, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) l'agriculture; ii) les aménagements de protection de la nature;



		<ul style="list-style-type: none"> iii) les espaces ouverts passifs; iv) les aménagements récréatifs. <p>b) Les bâtiments et les structures ne sont pas autorisés, et les politiques de la section 4.9 (Les ressources en eau) et de la section 10 (La protection de la santé et de la sécurité) du volume 1 du Plan officiel produisent leurs effets.</p> <p>c) Le périmètre de ces terrains de protection de la nature est réputé correspondre à la zone inondable réglementaire de la rivière Jock, de concert avec tous les autres terrains dont la Ville ou l'office de protection de la nature a besoin pour maîtriser les effets des inondations ou pour aménager des infrastructures de régulation des eaux pluviales. Les changements apportés à la zone inondable réglementaire n'obligent pas à modifier le Plan officiel.</p>
13	443, 445 et 447, avenue McArthur	
	13.1	Aux adresses correspondant au 443, au 445 et au 447, avenue McArthur, une station-service automobile limitée est autorisée.
14	Est du 7650, ouest du 7590 et 7732, chemin Snake Island	
	14.1	<p>Sans égard au Plan officiel principal, les politiques sur les aménagements autorisés et sur la création de nouveaux lots dans la zone des ressources agricoles comprennent les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un établissement de soins pour bénéficiaires internes sera autorisé au 7732, chemin Snake Island à condition de se trouver immédiatement au sud de l'établissement de soins pour bénéficiaires internes Osgoode existant, et la disjonction d'un lot de 7,5 ha au 7732, chemin Snake Island sera également autorisée pour cette utilisation; b) un lot à l'est du 7650, chemin Snake Island d'une superficie d'environ 10 ha et un lot à l'ouest du 7590, chemin Snake Island d'une superficie d'environ 23,5 ha pourront être créés par suite d'une autorisation de morcellement.
15	NIP 04699-0100 et Bellwood Estates	
	15.1	Il ne doit pas y avoir de travaux d'aménagement résidentiel sur les terrains portant le numéro d'identification de parcelle (NIP) 04699-0100, ni dans la collectivité appelée couramment Bellwood Estates et définie par les NIP 04699-0023 et 04699-0025, avant la préparation d'une politique sectorielle



		conforme à la politique 3 de la section 12 (Les plans locaux) du volume 1 du Plan officiel.
16	4980, chemin Albion, 2201, chemin Rideau, NIP 04328-0161 et segment du sentier Doug-Thompson	
	16.1	Sans égard aux politiques obligeant à aménager dans le secteur urbain les institutions et les infrastructures à grande échelle, afin de favoriser l'aménagement du 4980, chemin Albion, du 2201, chemin Rideau, NIP 04328-0161 et segment du sentier Doug-Thompson appartenant à la zone RC4[529r] H(15), l'aménagement d'établissements d'exposition et de champs de foire est autorisé.
17	Hard Rock Casino Ottawa et champ de courses Rideau Carleton	
	17.1	Sans égard aux politiques obligeant à implanter dans le secteur urbain les institutions et les infrastructures à grande échelle, l'établissement du Hard Rock Casino Ottawa et l'établissement du champ de courses Rideau Carleton sont autorisés sur les terrains portant les NIP 04328-0497, 04328-4186, 04328-4187, et 04328-0501, qui peuvent aussi comprendre un terrain d'exposition pour les courses de chevaux et des établissements de jeu au sens défini dans la Loi sur la réglementation des jeux; il se peut que l'on autorise aussi des aménagements auxiliaires, dont les aménagements connexes établis en vertu de la loi à la date de ce plan.
18	1121, chemin Stagecoach	
	18.1	Malgré les dispositions du Plan officiel, sur les terrains portant l'adresse municipale du 1121, chemin Stagecoach et constituant une partie du lot 2, concession 4, Osgoode (NIP 04319-0593) l'aménagement d'un parc de maisons mobiles est autorisé, à la condition que le Conseil s'assure notamment, avant d'adopter un règlement de zonage autorisant l'utilisation en question : <ul style="list-style-type: none"> a) qu'il existe un système collectif de traitement des eaux et des eaux usées qui lui semble satisfaisant; b) qu'une étude des répercussions sur la circulation jugée satisfaisante a été réalisée; c) les limites de l'aménagement dans le lot visé.
19	Domaine Cedarhill	
	19.1	Les propriétés non loin du périmètre urbain, qui correspondaient auparavant aux adresses du 800 et du 848, chemin Cedarview et du 4497, cour O'Keefe (définies selon le cadastre, comme une partie des lots 22, 23, 24 et 25,



		concession 4 [façade donnant sur la rivière Rideau], dans l'ancienne ville de Nepean; et la partie du lot 21, concession 4 [façade donnant sur la rivière Rideau], dans l'ancienne ville de Nepean, soit la partie 14 sur le plan enregistré 5R-13897), sont autorisées et peuvent être raccordées au service municipal d'alimentation en eau. Les propriétés qui correspondaient auparavant aux adresses du 800 et du 848, chemin Cedarview peuvent être aménagées en lotissements résidentiels et comprendre un parcours de golf. Il est permis d'aménager 40 lots ou plus, dont la superficie minimum des lots est de 0,4 ha, à la condition de revoir les plans et les études obligatoires pour justifier les travaux d'aménagement proposés. La propriété du 4497, cour O'Keefe peut être aménagée pour un établissement de l'industrie légère.
20	NIP 04551-0209 dans le cercle Linda et NIP 04551-0210 dans la ruelle Bonnie	
	20.1	Les terrains portant les NIP 04551-0209 dans le cercle Linda et 04551-0210 dans la ruelle Bonnie peuvent être disjointes s'ils satisfont aux conditions suivantes : a) la superficie de lot minimale de la parcelle détachée et de celle conservée est de 0,8 ha; b) le requérant peut démontrer que la parcelle détachée et celle conservée peuvent être viabilisées.
21	Parc d'affaires de Vars	
	21.1	Outre les aménagements autorisés dans le Règlement de zonage à la date à laquelle ce plan est adopté, sur les terrains entourant l'échangeur de l'autoroute 417 et le chemin Rockdale, on peut autoriser les aménagements supplémentaires suivants en modifiant le Règlement de zonage : les aménagements de l'industrie légère, les aménagements commerciaux, l'activité manufacturière et la transformation, l'entreposage et la distribution, ainsi que le stockage des matériaux des entrepreneurs et les services.
	21.2	Tous les types d'établissements de détail et de magasins d'aliments de détail sont autorisés; leur superficie sera limitée.
	21.3	Sur ces terrains, les services d'aqueduc et d'égout peuvent être assurés par une autre municipalité sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification au Plan officiel.
22	Lots 22 et 23, concession 3 de l'ancienne ville de Kanata	

	23.1	La Ville exigera une zone tampon minimale de 150 m entre le chemin Dunrobin et toute activité d'extraction dans le secteur de ressources de roche en place établi pour les lots 22 et 23, concession 3 de l'ancienne ville de Kanata.
23	Hautes terres de Kanata	
	24.1	<p>Le Conseil a approuvé le secteur de l'étude de l'expansion urbaine des hautes terres de Kanata, au 820, promenade Huntmar, le rapport de l'étude complète de 2018 et les études justificatives, pour orienter les travaux d'aménagement de la propriété. Les travaux d'aménagement doivent donc se dérouler conformément au rapport de l'étude complète et aux études justificatives sous réserve des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la Ville n'approuvera pas les demandes de lotissement, de modification du zonage ou de réglementation du plan d'implantation pour le 820, promenade Huntmar tant que les conditions de l'étude complémentaire décrites dans le rapport de l'étude complète, dans les études justificatives et dans le Plan officiel ne seront pas satisfaites et tant que la Ville ne sera pas convaincue qu'une demande de permis viable a été déposée auprès du gouvernement provincial en vertu de la Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition et de son règlement d'application; b) les aménagements résidentiels ne doivent pas être constitués de plus de 55 % de maisons unifamiliales, et doivent être constitués d'au moins 10 % d'immeubles d'appartements, le reste étant constitué d'habitations à logements multiples distinctes des immeubles d'appartements; c) dans l'ensemble, les aménagements résidentiels doivent respecter la cible de densité minimum moyenne de 36 logements par hectare net. La densité résidentielle nette est calculée d'après la superficie du terrain exclusivement pour les aménagements résidentiels, en tenant compte des ruelles et des parcs de stationnement internes des complexes d'aménagement, mais en excluant les rues publiques, les emprises et tous les aménagements non résidentiels.
24	3713 et 3809 chemin Borrisokane	
	24.1	Les terrains portant la désignation de secteur de ressources en sable et en gravier du 3713 et du 3809, chemin Borrisokane

		doivent respecter les exigences pour l'intégration selon les modalités décrites dans le Plan de conception communautaire de la zone de l'étude de l'expansion urbaine de Barrhaven-Sud, de l'étude directrice de la viabilisation, de l'étude directrice des transports, du Plan d'aménagement des parcs du secteur et du Plan de gestion de l'environnement.
	24.2	Dans les cas des terrains portant la désignation de secteur industriel, et de logistique au 3713, chemin Borrisokane, les politiques supplémentaires suivantes produisent leurs effets : a) il est permis d'aménager un bureau en association avec un autre aménagement autorisé dans ce secteur désigné; b) les travaux d'aménagement doivent être viabilisés grâce à des réseaux individuels de puits et de fosses septiques conformément aux politiques afférentes sur la viabilisation dans le Plan officiel; c) l'aménagement des services municipaux complets est autorisé sous réserve de la réalisation, de l'acceptation et de l'adoption d'une étude détaillée permettant d'évaluer les options appropriées de viabilisation des terrains, et démontrant que la prestation de services municipaux complets n'aura aucune incidence négative sur la capacité opérationnelle de la décharge du chemin Trail et que les services municipaux ne poseront aucun risque pour la santé et la sécurité humaines en ce qui concerne le panache de produits de lixiviation de la décharge.
25	6139 et 6143, rue Perth	
	26.1	Les petits ouvrages de purification de l'eau situés aux 6139 et 6143, rue Perth ainsi qu'aux adresses connexes continueront d'appartenir au propriétaire unique du terrain où ils se trouvent, qui les exploite et les administre. Ces petits ouvrages de purification de l'eau sont destinés à viabiliser le complexe d'immeubles qui pourraient être occupés par des utilisations institutionnelles, des habitations multifamiliales jumelées et des immeubles résidentiels de faible hauteur situés à ces adresses, que les immeubles ou les habitations soient ou non en propriété distincte. La création de lots ou de parcelles ne peut se faire que dans le cadre d'une copropriété de parties communes.
26	Secteur industriel polyvalent du chemin Iber	

	26.1	Sans égard aux dispositions du Plan officiel établissant la superficie minimum des terrains dans les secteurs industriels polyvalents, le secteur industriel polyvalent du chemin Iber doit être suffisamment vaste pour permettre d'établir une grappe d'entreprises et d'activités économiques représentant au moins 1 000 emplois selon l'ensemble des densités.
27	Réservé pour utilisation future	
	27.1	
28	Buttes de la Confédération	
	28.1	<p>Le campus des Buttes de la Confédération, qui appartient au gouvernement fédéral, est destiné à être réaménagé massivement, ce qui constitue une occasion exceptionnelle de travailler de concert avec le gouvernement du Canada pour se pencher sur d'autres vocations du site qui permettront d'intégrer un plus large éventail d'aménagements qui viendront en compléter et en étayer le contexte urbain et qui s'y intégreront généralement.</p> <p>Ce secteur porte la désignation de zone d'étude spéciale en raison des modifications apportées au Règlement de zonage. Le Plan directeur des Buttes de la Confédération éclairera le plan secondaire en tant que politique-cadre municipale et définira l'orientation à adopter dans l'aménagement des Buttes de la Confédération pour en faire un secteur polyvalent et un pôle d'emploi fédéral.</p>
	28.2	Chaque parcelle majeure sera aménagée dans le cadre du transfert des terrains consacrés à des parcs, conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire et au Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs. La priorité consistera à faire l'acquisition des terrains à vocation de parcs.
	28.3	Le point de mire établi sur la propriété de Postes Canada doit constituer un lieu phare central pour le carrefour. Pour se faire, on regroupera les différents aménagements dans les alentours d'un mini-parc urbain, d'une esplanade ou d'espaces publics appartenant à des intérêts privés, pour permettre d'aménager une voie de circulation piétonnière et pour les transports en commun.

	28.4	Le Conseil municipal exigera que les grands espaces ouverts le long de la rivière Rideau soient reliés entre eux et avec le campus des Buttes de la Confédération, qui appartient au gouvernement fédéral, grâce à un réseau de voies piétonnières et cyclables.
	28.5	Si on décide de fermer éventuellement le Centre RA, la Ville devra se concerter avec le gouvernement fédéral ou les autres parties intéressées afin de se pencher sur les moyens de conserver les installations récréatives et les terrains de sport pour aménager un parc et une infrastructure récréative municipale.
29	3071, promenade Riverside	
	29.1	L'aménagement des maisons de retraite, des établissements de soins en résidence et des centres de garde d'enfants est limité aux bâtiments dont la hauteur n'est pas supérieure à six étages.
30	NIP 04446-1995, 04446-0636, 04446-1670, 04438-0313, 04438-0314 et 04327-0391	
	30.1	Les terrains portant les NIP 04446-1995, 04446-0636, 04446-1670, 04438-0313, 04438-0314 et 04327-0391 pourront être aménagés sous la forme de lotissement résidentiel dans la zone rurale. Tous les plans de lotissement proposés sont assujettis aux politiques de ce plan, y compris les exigences de la viabilisation par le secteur privé. En ce qui concerne les NIP 04446-1995, 04446-0636, 04446-1670, 04438-0313 et 04438-0314, la superficie de lot minimale est de 0,8 hectare. Pour le NIP 04327-0391, la superficie de lot minimale est de 0,3 hectare. (Règlement 2024-137)
31	Westgate	
	31.1	Sans égard aux politiques 8 et 9 de la section 3.2 (Favoriser la régénération) du volume 1 du Plan officiel en ce qui a trait au transect du secteur urbain intérieur et aux couloirs de rues principales du secteur urbain intérieur du Plan officiel, les hauteurs permises dans l'ensemble des terrains de Westgate, selon la désignation de l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel) sont comprises entre 15 et 36 étages.
	31.2	Les hauteurs de bâtiment de 36 étages peuvent être autorisées dans le couloir de l'autoroute 417, non loin des terrains d'Ontario Hydro, à l'arrière et sur le côté des terrains du centre commercial Westgate. L'implantation stratégique de l'autoroute 417 et des terrains d'Ontario Hydro offre l'occasion

		d'aménager des immeubles de plus grande hauteur afin d'assurer la transition avec l'abaissement des hauteurs sur les terrains du centre commercial Westgate, en direction du secteur de transition Westgate-Carling-Sud, et en direction de la ligne de quartier représentée dans l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel).
	31.3	Les demandes de nouveaux travaux d'aménagement doivent démontrer les moyens qui seront adoptés pour aménager les infrastructures piétonnières et cyclables, les espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP), les rues, ainsi que d'autres aménagements, conformément à l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel) et aux grands objectifs de cette politique sectorielle.
	31.4	Une infrastructure communautaire centralisée et intégrée dans l'aménagement du secteur sera prévue.
	31.5	Le stationnement des voitures pourra être aménagé au niveau du rez-de-chaussée, dans une structure, pour les aménagements commerciaux et résidentiels. Les espaces de stationnement des voitures au niveau du rez-de-chaussée, les couloirs (sauf les moyens directs d'accès et de sortie) ou les rampes ne doivent pas donner sur des rues et doivent être séparés des rues grâce à un aménagement actif, accessible aux piétons à partir du trottoir.
	31.6	Dans les cas où le stationnement est prévu dans un ouvrage, il faut réduire le plus possible l'impact visuel de l'ouvrage de stationnement. Dans les cas où le stationnement ouvrage conformément à la politique 31.5 donne sur une rue, d'autres mesures seront adoptées en traitant la façade comme s'il s'agissait d'un bâtiment occupé, grâce à des traitements architecturaux et matériels compatibles avec les façades voisines.
	31.7	Les EPAIP donneront sur le côté nord de l'avenue Carling, à peu près au centre du site du centre commercial Westgate. L'intention consiste à en faire le lieu de rassemblement principal et le point de mire des travaux de réaménagement des environs. Les EPAIP sont représentés dans l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel); toutefois, l'implantation, la configuration et l'échelle définitives de ces espaces seront déterminées dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement des terrains du centre commercial Westgate.

		<p>a) Au moins 40 % des EPAIP du centre commercial Westgate seront construits pendant la deuxième phase du réaménagement des terrains du centre commercial Westgate;</p> <p>b) La construction complète se déroulera dans les dernières phases du réaménagement.</p>
	31.8	<p>La promenade Westgate et l'espace partagé, indiqués dans l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel), doivent être conçus comme des chemins privés et servir de chemins privés. Les façades actives des bâtiments donneront sur les EPAIP du centre commercial Westgate. La promenade Westgate doit être conçue en fonction de tous les utilisateurs, en donnant la priorité aux modes actifs de transport. Les intersections doivent être piétonnisées, en faisant appel aux indices appropriés dans la conception, pour s'assurer que les automobilistes connaissent les secteurs dans lesquels on donne la priorité aux piétons. Il faut aussi prévoir des façades animées au rez-de-chaussée, en face de la promenade Westgate.</p>
	31.9	<p>Les propriétaires du 1309, avenue Carling doivent construire une voie cyclable sur tout le côté nord de la façade du 1309, avenue Carling dans la deuxième phase des travaux d'aménagement des terrains du centre commercial Westgate, à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.</p>
	31.10	<p>Les propriétaires du 1309, avenue Carling doivent construire une voie cyclable sur tout le côté ouest du chemin Merivale, entre l'avenue Carling et le passage souterrain de l'autoroute 417 dans la dernière phase de l'aménagement des terrains du centre commercial Westgate, à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.</p>
	31.11	<p>Les propriétaires du 1335, avenue Carling doivent construire une voie cyclable sur tout le côté nord de l'avenue Carling donnant sur le 1335, avenue Carling quand le site sera réaménagé à la satisfaction de la Ville.</p>
	31.12	<p>Les immeubles résidentiels et polyvalents auront la forme d'un socle surmonté d'une tour. Les socles de tous les immeubles auront une hauteur d'au moins deux étages.</p>

	<p>31.13</p>	<p>Les tours des immeubles de grande hauteur devront :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) présenter une superficie au sol limitée; les projets d'immeubles résidentiels d'une superficie au sol supérieure à 750 m² et d'immeubles commerciaux supérieure à 1 500 m² doivent : <ul style="list-style-type: none"> i) faire la preuve que les objectifs pertinents de cette politique sont atteints grâce à l'application de mesures telles que l'orientation des bâtiments, la forme des bâtiments, la conception et l'utilisation des matériaux; ii) présenter des retraits et des marges de recul plus importants si nécessaire, afin de limiter les répercussions des utilisations sur les bâtiments et les propriétés adjacents; b) présenter une distance de séparation appropriée avec les tours adjacentes, qu'elles soient sur le même emplacement ou sur une propriété contiguë; une tour de grande hauteur doit présenter une distance de séparation d'au moins 20 m de toute autre tour de grande hauteur; une distance de séparation réduite est acceptable si la proposition peut démontrer ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> i) les objectifs pertinents du présent Plan sont globalement atteints grâce à la disposition et à la conception, notamment, mais sans s'y limiter par l'utilisation d'une superficie au sol plus faible, l'orientation du bâtiment, la présence de balcons ou le traitement des fenêtres, les marges de recul, les retraits et/ou la forme du bâtiment; ii) la possibilité de construire des tours de grande hauteur sur les lots contigus peut être envisagée en respectant généralement les distances de séparation ou les mesures d'atténuation décrites plus haut; iii) la présence de tours abritant différentes utilisations du sol est prise en compte d'une manière particulière (c.-à-d. une tour résidentielle voisine d'une tour de bureaux). c) Si une proposition ne permet pas de démontrer que les exigences susmentionnées ne peuvent pas être satisfaites, l'emplacement visé ne pourra pas être jugé approprié pour des bâtiments de grande hauteur ou pourrait nécessiter un regroupement de lots avant la réalisation du projet.
--	---------------------	---

	31.14	Il faut prévoir des liaisons piétonnières et cyclables, qui sont indiquées dans l'annexe 31.A (Plan de désignation) du volume 2C (Plan officiel) sur tout le domaine privé des terrains du centre commercial Westgate et dans le secteur de transition Westgate-Carling-Sud, au moment des travaux de réaménagement, pour assurer la liaison de la collectivité environnante avec les points de traverse en milieu de quadrilatère sur l'avenue Carling, selon les modalités indiquées pour ce secteur de l'application des politiques.
	31.15	Les travaux d'aménagement dans le secteur de transition de Westgate-Carling-Sud doivent démontrer que le secteur au sud de la ligne du quartier prévoit la transition voulue pour ce qui est de la hauteur des bâtiments et des aménagements, des marges de retrait et du paysagement, afin de protéger le caractère discret du secteur.
	31.16	Le réaménagement des terrains du 1272, avenue Carling doit donner lieu à une forme bâtie qui entretient des liens positifs avec les désignations de rue principale du Plan officiel du chemin Merivale et de l'avenue Carling.
32	2255, 2287, 2317, 2331, 2339 et 2347, chemin Trim	
	32.1	Le Conseil a approuvé les services d'aqueduc et d'égouts à l'extérieur d'une zone de services publics, sous réserve de la capacité disponible du réseau, dans les cas où le raccordement des services municipaux peut être autorisé pour les propriétés 2241, du 2255, du 2287, du 2317, du 2331, du 2339 et du 2347, chemin Trim.
33	3530, promenade Old Riverside	
	33.1	Sur les terrains du 3530, promenade Old Riverside, dans le secteur généralement délimité par le couloir d'Ontario Hydro au nord, par la promenade Old Riverside à l'est, par la ligne ferroviaire du Canadien National au sud et par la rivière Rideau à l'ouest, de même que dans l'espace vert urbain désigné dans le Plan officiel, on a l'occasion d'aménager une infrastructure de loisirs pour servir les résidents actuels et toute la collectivité nouvelle projetée qui pourra être aménagée sur les terrains du couloir sud, au sud de la collectivité de Riverside Park. Les politiques précises suivantes produiront leurs effets : a) la Ville doit discuter, avec le propriétaire des terrains, soit la Commission de la capitale nationale, de la possibilité

		<p>d'aménager ces terrains en totalité ou en partie en construisant une infrastructure de loisirs projetée ou en réalisant d'autres aménagements pour des parcs et des activités de loisirs;</p> <p>b) les lignes directrices suivantes doivent entrer en ligne de compte dans l'approbation des infrastructures de loisirs projetées pour ce site :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) la création d'un corridor de 30 m le long de la limite nord du site, afin d'assurer un lien naturel pour le passage de la faune entre McCarthy Woods et la rivière Rideau; ii) la création d'un sentier récréatif d'est en ouest sur le site et à l'intérieur du corridor de 30 m, ainsi qu'un sentier du nord au sud le long de la rivière ou de la promenade Riverside; iii) l'installation de mesures de contrôle de la circulation pour permettre un accès sûr et pratique entre le site et la promenade Riverside; iv) les aires de stationnement ou les immeubles doivent être établis à un endroit permettant de préserver ou de bonifier les caractéristiques naturelles en place du site et à atténuer les répercussions sur l'environnement; v) des mesures de gestion des eaux pluviales sont prises afin de minimiser les répercussions sur la qualité de l'eau de la rivière Rideau, conformément à l'étude sur la gestion des eaux pluviales de la rivière Rideau; vi) un aménagement minimal de la crête dominante et de ses pentes abruptes est fait, ou une planification de l'aménagement est prévue de façon à améliorer les qualités et le potentiel du paysage. <p>c) L'accès piétonnier de la promenade Riverside à une future installation de loisirs devra être examiné au moment du possible lotissement des terrains du corridor sud, situés dans la section sud du quartier de Hunt Club.</p>
34	Terrains auparavant désignés comme collectivité en développement (zones d'expansion)	<p>Les terrains auparavant désignés comme collectivité en développement sont les secteurs qui portent la désignation de terrains d'expansion dans la modification 76 du Plan officiel. Ces terrains doivent être aménagés essentiellement sous la forme de nouveaux quartiers, afin de répondre aux impératifs résidentiels de la croissance projetée de la population.</p>

	34.1	Les travaux d'aménagement se dérouleront lorsque les conditions des politiques 34.2 et 34.3 auront été satisfaites, en préparant et en approuvant un plan de lotissement.
	34.2	<p>Les promoteurs d'aménagements compléteront, à la satisfaction de la Ville, des études et un plan conceptuel suffisamment détaillés pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) définir l'emplacement, le calendrier des travaux et les coûts de construction des routes et des installations de transport en commun, de même que des services d'eau et d'égouts, des commodités publiques, des installations de gestion des eaux usées, etc. nécessaires sur place et à l'extérieur du secteur à desservir; b) recenser les infrastructures du patrimoine naturel et le réseau du patrimoine naturel sur le site qui est séparé du secteur aménageable éventuel. Un plan de gestion de l'environnement tel qu'il est décrit dans la section 11.8 (Définir l'orientation des consultations préalables au dépôt des demandes et de l'information prescrite à déposer) du volume 1 du Plan officiel sera préparé si une étude des sous-bassins hydrographiques n'est pas réalisée ou si cette étude est insuffisante pour permettre de recenser les infrastructures du patrimoine naturel et le réseau du patrimoine naturel. Les infrastructures et le réseau du patrimoine naturel sont généralement décrits dans la section 4.8.1 (Protéger l'environnement naturel de la Ville en établissant le réseau du patrimoine naturel, en recensant les caractéristiques du patrimoine naturel et en adoptant les politiques afférentes) de la politique 3 et dans la section 5.6.3.1 (Protéger le réseau du patrimoine naturel et les caractéristiques du patrimoine naturel) du volume 1 du Plan officiel. Il faut en outre évaluer plus précisément les terrains boisés importants, conformément aux Lignes directrices de la Ville sur les boisés d'importance. Les travaux d'aménagement ne sont pas autorisés dans ce réseau, qui doit être cédé à la Ville dans l'intérêt public, avant d'approuver l'aménagement du secteur; c) recenser les sentiers récréatifs sur le site; d) définir la combinaison et l'emplacement des types d'habitations qui, au minimum, devraient respecter les critères suivants :

		<ul style="list-style-type: none"> i) au moins 10 % des habitations doivent être constitués d'immeubles d'appartements; ii) l'ensemble des aménagements résidentiels doit respecter une cible de densité minimum moyenne de 36 logements par hectare net; e) indiquer les moyens grâce auxquels le plan permettra de respecter les autres politiques du Plan officiel, notamment, entre autres, les logements abordables et l'esthétique urbaine; f) respecter les exigences des phases 1 et 2 de la Loi sur les évaluations environnementales, dans les cas nécessaires. g) définir des stratégies pour économiser l'énergie et réduire les émissions de gaz à effet de serre conformément aux cibles approuvées par le Conseil municipal et à démontrer dans un plan d'énergie communautaire.
	34.3	<p>Les promoteurs d'aménagements prépareront un plan financier de mise en œuvre et s'engageront à fournir :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les systèmes de services sur place et à l'extérieur décrits ci-dessus sous forme de redevances d'aménagement ou aux frais du constructeur; b) le réseau de patrimoine naturel en tant que terres non aménageables qui seront cédées à la Ville moyennant la somme de 1 \$; c) les sentiers récréatifs tels qu'ils sont identifiés dans le présent Plan sous forme de redevances d'aménagement ou aux frais du constructeur.
35	Couloir Woodroffe-Merivale	
	35.1	<p>Pour les propriétés portant les NIP 04657-0126 et 04657-0124 et situées entre le chemin Merivale et l'avenue Woodroffe, on appliquera les politiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) on ne pourra approuver, provisoirement ou définitivement, l'aménagement de ces terrains, que lorsqu'on aura déposé un plan de conception communautaire et les études applicables, conformément à la section 12 (Les plans locaux) du volume 1 du Plan officiel, et que lorsqu'on aura approuvé une modification du Plan officiel pour adopter un plan secondaire;

		b) une partie de ces terrains se trouve dans la zone protégée des grandes stations de transport en commun pour la station Tallwood selon les modalités précisées dans l'annexe C1 (Zones protégées des grandes stations de transport en commun [ZPGSTC]) du volume 1 du Plan officiel. Dans l'aménagement de ces terrains, il faudra prévoir essentiellement un espace vert sous la forme d'un parc linéaire entre les aménagements existants au nord et le nouveau quartier. Ce nouveau quartier doit être conçu conformément à un modèle urbain, selon les modalités exposées dans le tableau 6 (Caractéristiques générales de la forme bâtie et de la conception des sites dans le secteur urbain et dans le secteur de banlieue) du volume 1 du Plan officiel, selon des densités qui se situent dans l'extrémité supérieure de la fourchette pour ce transect.
36	Ottawa Hunt and Golf Club	
	36.1	Les terrains portant les adresses du 3811 et du 3812, chemin North Bowesville appartiennent à des intérêts privés et ne continueront pas nécessairement d'appartenir indéfiniment à la zone de parc et d'espace vert; ils ne sont pas non plus en franche tenure ni ouverts au grand public, et la municipalité ne les achètera jamais ces terrains pourront être rezonés conformément à la désignation correspondante.
	36.2	On ne pourra approuver, provisoirement ou définitivement, l'aménagement de ces terrains, que lorsqu'on aura déposé un plan de conception communautaire et les études applicables, conformément à la section 12 (Les plans locaux) du volume 1 du Plan officiel, et que lorsqu'on aura approuvé une modification du Plan officiel pour adopter un plan secondaire;
37	Secteur d'emploi du chemin Johnston	
	37.1	Le secteur d'emploi du chemin Johnston est désigné dans la figure 26 du Plan de conception communautaire de la rue Bank, entre South Keys et Blossom Park, selon l'étude de l'aménagement du territoire projeté. Le secteur doit faire l'objet d'une étude supplémentaire afin de déterminer l'ensemble des aménagements voulus et les hauteurs de bâtiment autorisées.

	<p>Si une demande de modification du zonage est déposée pour ces secteurs avant le début de l'étude, celle-ci déclencherait la préparation et la mise en œuvre de l'étude plus tôt que prévu. Le cas échéant, le propriétaire pourrait mener l'étude en collaboration avec la Ville, à la discrétion de celle-ci. La réalisation des études sur l'utilisation du sol à venir pendant l'approbation du Plan secondaire ou la modification au Règlement de zonage devra comprendre un volet sur la participation du public et tout autre processus public nécessaire.</p> <p>Le secteur d'emploi du chemin Johnston est situé au nord du chemin Johnston (route collectrice principale) et à l'est de la rue Bank (artère et couloir prioritaire de transport en commun). Le secteur s'étend sur environ 15 ha et est implanté à moins de 800 m à pied de la station Greenboro de l'O-Train. En raison de son emplacement et de sa proximité avec le transport en commun, ce secteur est jugé adéquat pour la densification prévue. Les politiques du Plan officiel sur le secteur de l'emploi s'appliquent à ce secteur. La désignation actuelle est « zone d'industrie légère » (IL), ce qui permet un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires dont les bâtiments ont une hauteur maximale de 18 m (environ six étages), selon la proximité avec les zones résidentielles. La prochaine étude sur l'utilisation du sol devra :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) déterminer l'emplacement adéquat pour la construction de bâtiments de différentes hauteurs selon la hauteur maximale permise par le zonage, tout en tenant compte du caractère établi et de la proximité des secteurs résidentiels voisins, de la voie ferrée vers le nord, de la rue Bank et de la station Greenboro; b) déterminer s'il faudra autoriser ou interdire certaines utilisations du sol; c) évaluer s'il sera nécessaire de construire des rues publiques ou des points d'accès privés partagés sur le chemin Johnston; d) déterminer le retrait nécessaire par rapport au ruisseau Sawmill, la largeur du couloir désigné « espace vert », la nécessité de prévoir une zone sous-jacente de plaine inondable et celle de céder le terrain du couloir à la
--	---

		<p>Ville, ainsi que le besoin d'attraits publics le long du corridor;</p> <p>e) confirmer que le retrait requis depuis le haut des berges de l'affluent du ruisseau Sawmill, situé le long de l'extrémité nord du secteur d'emploi, est de 15 m;</p> <p>f) évaluer s'il est nécessaire de prévoir des retraits de sécurité et d'autres mesures de sécurité le long des voies ferrées, ainsi que des retraits et des mesures d'atténuation en raison du bruit et des vibrations.</p>
38	Zone de l'étude projetée de l'avenue Sieveright	
	38.1	<p>La zone de l'étude projetée de l'avenue Sieveright est désignée dans la figure 26 du Plan de conception communautaire de la rue Bank, entre South Keys et Blossom Park, dans le cadre de l'étude de l'aménagement du territoire projeté. Cette zone réclame une étude supplémentaire afin de déterminer l'ensemble des aménagements voulus et les hauteurs de bâtiment autorisées. La demande de modification du Règlement de zonage, déposée pour ce secteur avant le début de l'étude, sera considérée comme le déclencheur, ce qui obligera à préparer et à mettre en œuvre dans les plus brefs délais l'étude de cette zone en particulier. Dans ces cas, le propriétaire foncier pourra mener l'étude en collaboration avec la Ville et à la discrétion de cette dernière. Les études des aménagements du territoire projetés prévoient la consultation du public, ainsi que tous les processus publics obligatoires pour mettre en œuvre les études dans le cadre des modifications du Plan secondaire ou du Règlement de zonage.</p> <p>La zone de l'étude projetée de l'avenue Sieveright comprend six terrains, en totalité ou en partie, et couvre une superficie d'environ 2,8 ha. Cette zone est située hors du rayon de 800 m à pied de la station South Keys, (station projetée de l'O-Train); elle est toutefois proche de la rue Bank (artère principale). Les politiques du Plan officiel sur le quartier s'appliquent à ce secteur. La désignation actuelle est « zone d'industrie légère, sous-zone 2 » (IL2), ce qui permet la construction de bâtiments d'une hauteur maximale de 14 m (environ quatre étages et demi ou cinq étages) et un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux</p>

		<p>ou des utilisations similaires. La prochaine étude sur l'utilisation du sol devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) déterminer l'emplacement adéquat pour la construction de bâtiments de différentes hauteurs selon la hauteur maximale permise par le zonage, tout en tenant compte du caractère établi et de la proximité des secteurs résidentiels voisins, et de la rue Bank; b) déterminer l'utilisation du sol et le zonage adéquat pour le secteur et évaluer si les industries légères devraient toujours être permises; c) déterminer les revêtements (des fenêtres et des portes) adaptés au premier étage sur les murs des bâtiments afin de créer une échelle humaine le long de l'avenue et d'éviter les façades aveugles donnant sur les secteurs résidentiels; d) déterminer si les terrains à vocation de parc devraient être cédés sous la forme de terrains ou par règlement financier selon l'utilisation permise des terrains; e) évaluer les répercussions possibles de la densification sur les transports et proposer des mesures pour les atténuer.
39	102, promenade Bill Leathem	
	39.1	<p>Sans égard au volume 1 du Plan officiel, est autorisé l'aménagement d'un lieu de culte ou d'assemblée et d'un centre communautaire sur les terrains portant l'adresse du 102, promenade Bill Leathem, à la condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) que l'on dépose une étude détaillée du bruit et que cette étude soit approuvée par la Ville; b) que l'on mette en œuvre, à la satisfaction de la Ville, les mesures d'atténuation prévues dans l'étude sur le bruit; c) qu'il y ait une clause de mise en garde sur le titre de propriété.
40	Quartier Kanata-Sud (promenade Terry Fox)	
	40.1	<p>Outre les aménagements autorisés dans la section 6.3 (Les quartiers) du volume 1 du Plan officiel, il faudra prévoir, dans ce secteur visé par la politique sectorielle, des aménagements non résidentiels à petite échelle qui répondent aux besoins</p>

		quotidiens et hebdomadaires des quartiers locaux; l'ensemble de ces aménagements non résidentiels obligatoires sera généralement compris entre un minimum de 1 000 et de 1 500 mètres carrés de superficie brute, et les dérogations mineures pourront être étudiées sans modifier cette politique sectorielle.
41	Avenue Fisher	
	41.1	<p>Dans le couloir mineur de l'avenue Fisher, entre le chemin Baseline Road et l'avenue Carling, on appliquera les politiques suivantes :</p> <p>a) sur la parcelle portant l'adresse municipale du 1110, avenue Fisher, on pourra autoriser un immeuble de moyenne hauteur dans le cadre d'une demande de zonage. Dans toutes les autres parcelles au nord u 1110, avenue Fisher, seules seront autorisés les immeubles de faible hauteur. Dans toutes les autres parcelles au sud du 1110, avenue Fisher, l'intention de la politique correspondant à la désignation de couloir mineur devra être respectée dans tous les travaux projetés d'aménagement ou de réaménagement.</p> <p>b) les aménagements commerciaux ne pourront être autorisés, dans le cadre d'une modification du zonage, que si leur échelle et leur nature ont un caractère local, qu'ils sont destinés à être utilisés le jour et qu'ils s'adressent à une clientèle piétonne, en étant limités à une superficie conforme aux dispositions de la zone de commerces locaux ou du suffixe de zonage -c et seront généralement orientés dans le sens des propriétés qui se trouvent non loin des arrêts d'autobus;</p> <p>c) sont interdits tous les aménagements commerciaux à caractère automobile, y compris sans s'y limiter, les postes d'essence, les concessions de vente de voiture ou les établissements de locations de vente d'automobiles, les stations-service, les ateliers de mécanique ou de réparation automobile, les installations de service au volant et les terrains de stationnement commerciaux.</p>
42	Village de Cardinal Creek	

	<p>42.1</p>	<p>La zone de l'application de la politique sera aménagée pour respecter généralement le Plan conceptuel du village de Cardinal Creek, selon les modalités approuvées par le Conseil municipal en 2013, notamment la section 2.3 (Principes directeurs), la section 3.1 (Objectifs du plan d'utilisation du sol), la section 3.6 (Artère principale) (utilisations permises), la section 5 (Infrastructure), la section 6 (Mise en œuvre et interprétation) et les directives sur le stationnement en surface reproduites dans la section 4.</p> <p>Dans les cas où l'on propose des aménagements, des infrastructures ou des installations de gestion des eaux pluviales plus économes de superficie, il ne sera pas nécessaire d'apporter une modification au Plan officiel.</p>
	<p>42.2</p>	<p>Dans le secteur d'application de la politique, il faudra encourager les aménagements résidentiels et commerciaux de plus grande densité. On pourra autoriser les immeubles dont la hauteur pourra atteindre neuf étages.</p> <p>Le Règlement de zonage pourra établir des hauteurs maximums de bâtiment inférieures à neuf étages dans les cas où l'état du site et le contexte existant obligent à aménager des bâtiments moins hauts.</p> <p>Les propositions d'aménagement portant notamment sur des immeubles de moyenne hauteur seront soumises à l'examen du Comité d'examen du design urbain de la Ville d'Ottawa.</p>
	<p>42.3</p>	<p>Sans égard à la section 4.6.6 (Promouvoir l'aménagement et l'intégration sensible des nouveaux bâtiments de faible, de moyenne et de grande hauteurs pour s'assurer qu'Ottawa respecte ses cibles de densification en tenant compte de la vivabilité pour tous) pour veiller à ce qu'Ottawa atteigne ses cibles en tenant compte de la qualité de vie pour la section 5.4.1 (Reconnaître le modèle de la forme bâtie et de la conception des sites de la banlieue, tout en favorisant la transformation des secteurs pour en faire des quartiers du quart d'heure) de la Politique 1 tout en permettant d'aménager éventuellement les quartiers du quart d'heure; ainsi que la section 5.4.5 (Donner une orientation aux quartiers implantés dans le transect du secteur de banlieue) du volume 1 du Plan officiel, le nouveau centre du village de Cardinal Creek situé</p>

		<p>dans le secteur A représenté dans l'annexe 42.A (Plan de désignation) du volume 2C du Plan officiel, permettra d'aménager des bâtiments de grande hauteur dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ils sont conçus généralement en respectant les politiques de conception urbaine de la section 4.6.6 du volume 1 du Plan officiel; b) ils sont accessibles à partir de la station Trim de l'O-Train en passant par un sentier polyvalent; c) la transition est assurée harmonieusement avec les secteurs de faible hauteur existants; d) ils permettent d'aménager un quartier du quart d'heure, qui comprend différents aménagements, des infrastructures et des parcs communautaires, ainsi que des espaces verts; e) ils font l'objet d'une modification du zonage pour confirmer la localisation des bâtiments, leur hauteur maximum et les exigences relatives à la façade active.
	<p>42.4</p>	<p>Différents aménagements sont autorisés dans les secteurs A et B, comme l'indique l'annexe 42.A (Plan de désignation) du volume 2C du Plan officiel, dont les aménagements commerciaux de détail et de services, les bureaux, ainsi que les aménagements résidentiels et institutionnels. Les aménagements peuvent être polyvalents dans les différents bâtiments ou être réalisés côte à côte dans des immeubles distincts.</p> <p>Dans le secteur A, on pourra autoriser une installation individuelle de service au volant, à la condition qu'elle respecte parfaitement les politiques des sections 4, 5 et 6 du volume 1 du Plan officiel sur le transect, les désignations urbaines et la conception urbaine, ainsi que toutes les directives de conception pertinentes et approuvées par le Conseil municipal, afin de l'aménager à l'endroit où elle aura le moins d'impact sur les zones piétonnières du secteur A.</p>
	<p>42.5</p>	<p>Les aménagements suivants ne sont pas autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les concessions automobiles dans tout le secteur

		<p>d'application de la politique;</p> <p>b) les installations avec service au volant le long du chemin Old Montreal;</p> <p>c) les postes d'essence, les stations-service et les établissements de vente d'automobiles du secteur A, représentés dans l'annexe 42.A (Plan de désignation) du volume 2C du Plan officiel.</p>
	42.6	<p>Les parcelles de propriété le long des artères s'appliquent généralement à l'ensemble des propriétés donnant sur la route; toutefois, pour les terrains très profonds, ces politiques seront généralement limités à une profondeur de 400 mètres à partir de l'artère. Le périmètre peut lui aussi varier, selon la situation du site et la configuration du lot, et peut également comprendre des propriétés sur les rues latérales attenantes qui existent dans le même couloir.</p> <p>Le Règlement de zonage peut définir la partie de la façade donnant sur la rue à occuper par les immeubles situés en bordure du trottoir ou accusant un retrait minimal à partir de ce trottoir. Les façades donnant sur la rue devront assurer leur fonction de transport multimodal et profiter de cette fonction.</p>
	42.7	<p>Sans égard à la section 4.6.2 (Protéger les panoramas et rehausser les circuits panoramiques, dont ceux qui sont emblématiques et qui sont associés aux symboles nationaux) de la Politique 4 du volume 1 du Plan officiel, l'orientation et la conception des immeubles attendant à la route 174 d'Ottawa seront déterminés dans le cadre du processus d'approbation du plan du site, afin de créer un village urbain dans ce site tout en prévoyant des façades actives et une façade visuellement attrayante sur la route 174 d'Ottawa.</p>
	42.8	<p>Sur les lots dont l'aménagement pourrait se dérouler non loin de la rue et jusqu'à l'arrière de la propriété, on considérera que l'aménagement de tout le lot, dont les parties arrière, n'est pas conforme parce qu'il n'est pas voisin de la rue. Dans les cas où la profondeur des lots donnant sur la route est suffisante pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement non loin de la rue et jusqu'à l'arrière de la propriété et dans les cas où il est improbable, initialement, que l'aménagement occupe toute la</p>

		<p>façade donnant immédiatement sur la rue, le site doit être planifié de façon concertée pour permettre d'aménager :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un accès multimodal entre le site et la voie publique; b) des liaisons piétonnières et cyclables attrayantes, sécuritaires et utilisables entre le site et les collectivités voisines; c) un environnement piétonnier interconnecté rehaussé; qui assure la liaison des différents aménagements sur le site, des arrêts de transport en commun et des trottoirs publics continus sur les rues voisines et qui est généralement distinct des voies automobiles internes; d) des mesures dont la taille et la qualité sont suffisantes pour alléger l'impact visuel des zones de stationnement en surface; e) l'aménagement de zones paysagées suffisantes, en particulier des arbres, sur le périmètre du site et devant les façades donnant sur la rue; f) l'aménagement de panneaux indicateurs coordonnés; g) au fil du temps, un aménagement qui est orienté dans le sens des rues publiques attenantes.
	<p>42.9</p>	<p>Si l'on constate qu'il convient d'aménager un couloir de transport en commun le long du chemin Old Montreal ou de la route collectrice majeure du village de Cardinal Creek, une nouvelle emprise routière sera protégée pour permettre d'aménager ces infrastructures de transport en commun.</p> <p>D'autres moyens de protéger l'emprise sont définis dans l'annexe C16 (Classification des routes et protection des emprises), pour tenir compte des infrastructures du transport en commun par autobus le long du chemin Old Montreal.</p>
	<p>42.10</p>	<p>Afin de réaliser la vision adoptée pour la route 174 d'Ottawa et pour le chemin Old Montreal, il peut se révéler nécessaire d'apporter des changements dans l'environnement public, ainsi que dans le domaine privé attenant. La fonction et la conception de la route peuvent influencer sur la nature de l'aménagement du territoire le long de ces voies publiques et il</p>

		<p>peut se révéler nécessaire d'apporter des changements à la chaussée afin de permettre de réaliser des aménagements plus intenses et à caractère piétonnier à proximité. Dans les cas où la Ville propose d'aménager des ouvrages publics dans le secteur d'application de la politique, il se penchera sur les changements portant par exemple sur l'institution des droits de stationner dans les rues, sur les améliorations à apporter à l'environnement piétonnier et cyclable, sur l'optimisation du paysage urbain, sur la réduction de la superficie et sur les mesures à adopter pour améliorer l'achalandage des transports en commun dans le secteur.</p>
	<p>42.11</p>	<p>Avant de déposer une modification au Règlement de zonage et de demander l'approbation de la réglementation du plan d'implantation, pour tous les terrains du secteur d'application de la politique, le propriétaire foncier, le promoteur et la Ville mèneront un processus de conception collaboratif rigoureux afin de préparer un plan de démonstration pour guider l'aménagement projeté de ces terrains et pour élaborer un ensemble détaillé de directives sur la conception qui étofferont les directives sur la conception du site et sur la forme bâtie pour le secteur de l'artère principale « A » dont il est question dans la section 4.5 du Plan conceptuel du village de Cardinal Creek et dans les directives de la Ville sur la conception. Ce processus de conception collaboratif sera lancé par le propriétaire foncier et le promoteur et doit prévoir une consultation publique. Une fois établis, le plan de démonstration et les directives auxiliaires sur la conception détaillée seront approuvés par le Comité de l'urbanisme et seront joints au Plan conceptuel du village de Cardinal Creek.</p> <p>Le plan de démonstration devra au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) illustrer les moyens grâce auxquels l'organisation et la forme bâtie du site respecteront les directives sur la conception et les objectifs sur l'aménagement du territoire reproduits dans le Plan conceptuel du village de Cardinal Creek; b) illustrer les moyens grâce auxquels l'organisation du site a été conçue pour profiter des panoramas sur la rivière des Outaouais et pour veiller à ce que ces panoramas soient

		<p>accessibles au public;</p> <p>c) prévoir un réseau de connectivité piétonnière, interne et externe par rapport au site;</p> <p>d) établir une superficie maximum pour tous les aménagements non résidentiels et tous les bâtiments individuels.</p>
	42.12	<p>Les terrains à vocation de parc seront aménagés conformément au Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs, et un parc sera aménagé dans le secteur A, conformément à l'annexe 42.A (Plan de désignation) du volume 2C du Plan officiel.</p>
	42.13	<p>Afin de démontrer qu'elle a la volonté d'aménager la route 174 d'Ottawa et le chemin Old Montreal, la Ville leur donnera la priorité dans l'étude :</p> <p>a) des bâtiments et des infrastructures municipaux nouveaux ou réinstallés ou afin de louer des locaux pour les fonctions municipales;</p> <p>b) de l'assemblage du terrain pour assurer une offre suffisante en veillant à ce que le terrain soit stratégiquement situé pour des travaux d'aménagement ou pour les besoins de l'amélioration de la collectivité;</p> <p>c) des stratégies d'amélioration des infrastructures et des installations publiques, dont les mesures prévues dans la section 4.5 (Le patrimoine culturel et l'archéologie) du volume 1 du Plan officiel;</p> <p>d) de la création de stratégies complètes pour la circulation automobile et le stationnement;</p> <p>e) de l'application de techniques comme les dispositions sur l'augmentation de la hauteur et de la densité;</p> <p>f) de l'application des mesures d'incitation financières et réglementaires;</p> <p>g) de l'exploration des partenariats réunissant le secteur public et le secteur privé.</p>
	42.14	<p>Au cours des aménagements réalisés dans le cadre du plan</p>

		<p>conceptuel communautaire du village de Cardinal Creek, des stratégies novatrices de mise en œuvre seront examinées afin d'assurer le bon déroulement des travaux de construction des infrastructures municipales et des installations communautaires. Il se peut que l'on doive conclure des conventions préalables pour le village de Cardinal Creek, afin d'obliger les promoteurs à contribuer financièrement, dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement, aux infrastructures essentielles nécessaires et pour leur permettre de progresser dans la construction de certaines infrastructures conformément aux principes financiers adoptés.</p> <p>Les propriétaires de biens-fonds situés le secteur de partage des coûts de Cardinal Creek, défini à l'annexe 42.A, doivent conclure des ententes privées pour partager les coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans correspondants (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration) obligatoires pour l'aménagement de Cardinal Creek. Ces coûts doivent être répartis équitablement entre tous les propriétaires devant profiter des travaux. Les ententes doivent toutes comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux projets d'infrastructure d'envergure ainsi qu'aux études et aux plans connexes, et établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire.</p> <p>La Ville doit inclure une condition d'approbation de tous les plans de lotissement, de copropriété et d'implantation ainsi que des demandes de morcellement visant le secteur de partage des coûts de Cardinal Creek, exigeant la preuve de l'administrateur du Groupe de propriétaires fonciers de Cardinal Creek que le propriétaire est partie prenante dans cette entente et qu'il a payé sa part des coûts qui y sont liés.</p>
	<p>42.15</p>	<p>Nonobstant la politique 1b), section 5.4.5 – Donner une orientation aux quartiers implantés dans le transect du secteur de banlieue, et la politique 2, section 6.3.1 – Définir les quartiers et les aménager d'après leur fonction et leur évolution sur la durée du Plan, du volume 1 du Plan officiel, la hauteur de bâtiment maximale des propriétés situées aux 1154, 1172, 1176, 1180 et 1208, chemin Old Montreal est de six étages, sous réserve d'une modification du Règlement de</p>

		zonage. (Règlement 2024-136)
43	Chemin Smyth	
	43.1	Sans égard aux dispositions de la politique 5.3.3(3)(a) du Plan officiel, les bâtiments de grande hauteur ne sont pas autorisés sur toute parcelle de terrain des deux côtés du chemin Smyth hors du périmètre du Plan secondaire des quartiers Alta Vista, Faircrest Heights et Riverview Park.
44	Secteur Heron Gate (2851, 2848, 2881 et 2898, promenade Baycrest, 2820 et 2831, promenade Cedarwood et 2816 Sandalwood, promenade)	
	44.1	Il faudra réserver une superficie pour les politiques sectorielles qui devraient être soumises au Comité et au Conseil en septembre 2021 et qu'il faudra intégrer dans le Plan officiel.
45	Chemin Merivale	
	45.1	Dans la reconstruction ou la modification des intersections du chemin Merivale, à l'angle de la promenade Viewmount, de la promenade Meadowlands et de l'avenue Clyde, il faudra prévoir des formes bâties ou paysagées spéciales pour permettre de définir l'étendue des couloirs des rues principales et des différents quartiers.
	45.2	<p>Le Conseil municipal doit s'assurer que l'on prévoit, le long du chemin Merivale, afin de rehausser la cohésion visuelle du couloir de rue principale, un traitement uniforme du paysage urbain (grâce à des matériaux de paysagement comme des arbres pour créer de l'ombrage, des arbustes et des pelouses, des lampadaires de rue et de l'éclairage pour les piétons, des drapeaux et des banderoles, des kiosques d'information, des abribus, des boîtes à journaux, des poubelles et des bancs publics).</p> <p>Le paysage urbain le long du chemin Merivale doit comprendre une zone de 7 mètres sur le bord de la rue pour l'entreposage de la neige, les feux de circulation et l'éclairage, les abribus, les éléments du mobilier urbain à caractère piétonnier et les plates-bandes, ainsi que les infrastructures piétonnières et cyclables.</p>

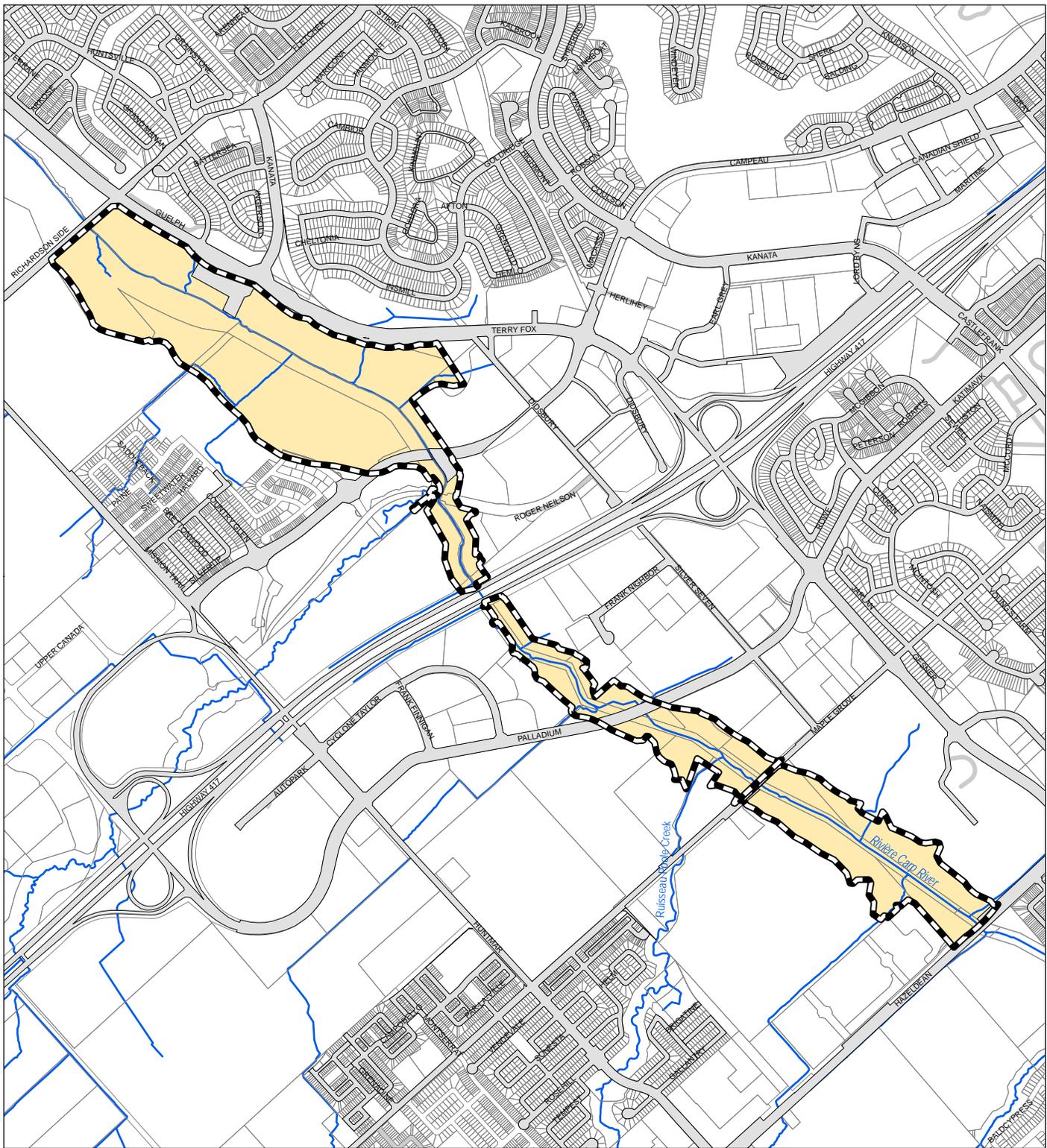
	<p>45.3</p>	<p>Il faudra prévoir des liaisons efficaces et sécuritaires entre les quartiers voisins et le couloir de la rue principale du chemin Merivale. Il s'agira :</p> <p>a) de nouveaux sentiers polyvalents est-ouest et de formes comparables de liaisons piétonnières, dans les cas où l'on a l'occasion d'aménager des raccourcis piétonniers et cyclables;</p> <p>b) d'un sentier piétonnier nord-sud bien paysagé, confortable et attrayant et d'une voie cyclable à l'est et à l'ouest du chemin Merivale, à l'arrière des propriétés qui donnent sur la rue principale et qui ne sont pas des terrains traversants reliés à une rue locale parallèle, afin d'assurer la continuité d'une liaison nord-sud dans le réseau cyclable désigné de la ville, de même que pour permettre d'aménager des liaisons améliorées entre les quartiers. Il faudra prévoir des commodités comme de l'éclairage, des bancs publics et des arbres créant de l'ombre pour améliorer l'attrait du couloir de rue principale pour les piétons et les cyclistes.</p>
	<p>45.4</p>	<p>Les zones de débarcadères et de service correspondant aux établissements de détail nouveaux ou existants sur le chemin Merivale doivent être conçues pour éviter de produire des incidences négatives sur les aménagements résidentiels attenants. Les zones de débarcadères, de service et de stationnement doivent être clôturées ou tamponnées en faisant appel à des clôtures, au paysagement ou à des marges de retrait.</p>
	<p>45.5</p>	<p>Les voies automobiles communes (partagées) qui sont bien intégrées dans le réseau des rues publiques et qui permettent l'accès entre les sites des grands quadrilatères doivent être aménagées afin de réduire le nombre de déplacements intersites sur le chemin Merivale ou dans d'autres routes importantes.</p> <p>Les changements apportés au réseau de transport en raison des travaux d'aménagement doivent réduire le plus possible la possibilité de l'achalandage traversant dans les quartiers attenants.</p>

	45.6	<p>Puisque les travaux d'aménagement ou de réaménagement se déroulent sur les sites le long du chemin Merivale et de l'avenue Clyde, il faudra prévoir :</p> <p>a) de réduire ou de consolider le nombre de liaisons d'entrée des sites donnant sur le chemin Merivale et sur l'avenue Clyde;</p> <p>b) des occasions d'établir un réseau de rues publiques ou un réseau piétonnier et cyclable équivalent qui améliore les liaisons automobiles et piétonnières avec les sites attenants en permettant éventuellement de densifier le secteur; il faudra analyser ces possibilités afin de réduire le plus possible les déplacements localisés et les virages pour accéder aux artères de l'étude et pour en sortir, de même qu'afin d'améliorer l'environnement piétonnier et cyclable.</p>
46	Terrains auparavant désignés comme secteur d'expansion urbaine à l'étude	
		<p>Les terrains auparavant désignés comme secteurs d'expansion urbaine à l'étude, sont des zones définies comme des terrains d'expansion dans la modification 76 du Plan officiel. Ces terrains doivent être aménagés essentiellement comme nouveaux quartiers afin de répondre à la demande résidentielle dans la croissance démographique projetée.</p>
	46.1	<p>Les politiques de la section 5.6.2 (La zone sous-jacente des quartiers projetés) du volume 1 du Plan officiel doivent s'appliquer à ces terrains. On considérera que ces terrains appartiennent à la catégorie 1 (Nouvelle zone d'expansion urbaine), pour l'application des politiques de la section 5.6.2.</p>
47	Partie du 7925, chemin Parkway	
	47.1	<p>L'aménagement d'un logement n'est pas autorisé dans la partie du 7925, chemin Parkway portant la désignation de zone de ressources agricoles à la date de l'adoption de ce Plan.</p>
48	Partie du 3610, chemin Innes	

	48.1	Sans égard à la section 6.2.1 a) i), la désignation du couloir de rues principales s'étend à environ 353 mètres à partir de l'entre-axe du chemin Innes.
49	Communauté urbaine de l'Est	
	49.1	Les propriétaires fonciers du périmètre de la Communauté urbaine de l'Est, PCC du secteur de la Phase 1 et de la Communauté urbaine de l'Est – Plans de conception communautaire des secteurs de la Phase 2, approuvés par le Conseil municipal, doivent conclure des ententes privées pour partager les coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans correspondants (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration) obligatoires pour l'aménagement de la Communauté urbaine de l'Est, afin de permettre une répartition équitable des coûts parmi les propriétaires fonciers bénéficiaires. Les ententes doivent toutes comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux projets d'infrastructure d'envergure ainsi qu'aux études et aux plans connexes, et établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire. La Ville exigera, avant d'approuver provisoirement les plans de lotissement et d'implantation ainsi que les demandes de morcellement et les demandes visant la construction d'immeubles en copropriété dans la Communauté urbaine de l'Est, Phases 1 et 2, que les fiduciaires de Communauté urbaine de l'Est, Phases 1 et 2 publient un avis pour faire savoir que le propriétaire a signé les ententes et payé sa part des coûts découlant desdites ententes.
50	861, avenue Clyde	
	50.1	Jusqu'à six immeubles de grande hauteur seront autorisés sur le terrain dont l'adresse municipale est le 861, avenue Clyde, à moins de 400 mètres d'un couloir de transport en commun de niveau Service B, conformément à l'annexe C2 - Réseau de transport en commun – Réseau ultime, du volume 1 du Plan officiel. Ces six immeubles de grande hauteur pourront s'élever

		jusqu'à 39 étages, 36 étages, 31 étages, 29 étages, 25 étages et 22 étages.
51	211, boulevard Centrum	
	51.1	Au 211, boulevard Centrum, un immeuble autonome abritant une maison de retraite est autorisé.
52	245, 249, 261 et 263, rue Rochester et 27, rue Balsam	
	52.1	Nonobstant la politique 2 de la section 6.3.1, la hauteur maximale autorisée est de neuf étages. (Règlement 2023-378)
53	2475, rue Regina	
	53.1	Nonobstant la politique 2 de la section 6.3.1, la hauteur maximale autorisée est de 28 étages. (Règlement 2023-412)
54	2545, chemin 9th Line	
	54.1	Une usine d'emballage de terre et de compostage des feuilles et des résidus de jardinage en tant qu'utilisation complémentaire sur le bien-fonds situé au 2545, chemin 9 th Line (NIP : 043130173). La superficie de l'usine d'emballage de terre ne doit pas excéder la superficie au sol du bâtiment calculée le 11 octobre 2023. L'activité de compostage des feuilles et des résidus de jardinage doit avoir lieu dans les bâtiments en béton coulé existants de 1028,9 mètres carrés et de 1720,1 mètres carrés conçus à cette fin, et n'est autorisée que si elle est complémentaire à une exploitation d'emballage de terre. (Règlement 2023-431)
55	4, cour Campbell Reid	
	55.1	Politique propre à l'emplacement pour permettre une dérogation mineure en soutien du plan d'implantation
56	384, avenue Arlington	

	<p>56.1</p>	<p>1. Nonobstant le paragraphe 6.3.1, politique 2, la hauteur maximale autorisée est de 24 étages, sous réserve des critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La tour peut être construite jusqu'à 50 mètres de la limite de propriété donnant sur la rue Raymond. b) Le réaménagement de l'emplacement comprend l'intégration partielle de l'église à valeur patrimoniale existante, essentiellement les façades nord et ouest. c) Le réaménagement de l'emplacement comprend un socle de faible hauteur permettant une transition vers le secteur de faible hauteur environnant. <p>2. Conformément au paragraphe 12.3(3) du Plan officiel, l'application de la disposition susmentionnée prend fin une fois terminé l'aménagement proposé. (Règlement 2023-497)</p>
<p>57</p>	<p>270, avenue Lamarche</p>	
	<p>57.1</p>	<p>Nonobstant la politique 1b), section 5.4.5 – Donner une orientation aux quartiers implantés dans le transect du secteur de banlieue, et la politique 2, section 6.3.1 – Définir les quartiers et les aménager d'après leur fonction et leur évolution sur la durée du Plan, du volume 1 du Plan officiel, la hauteur de bâtiment maximale de la propriété située au 270, avenue Lamarche est de sept étages, sous réserve d'une modification du Règlement de zonage. (Règlement 2024-135)</p>



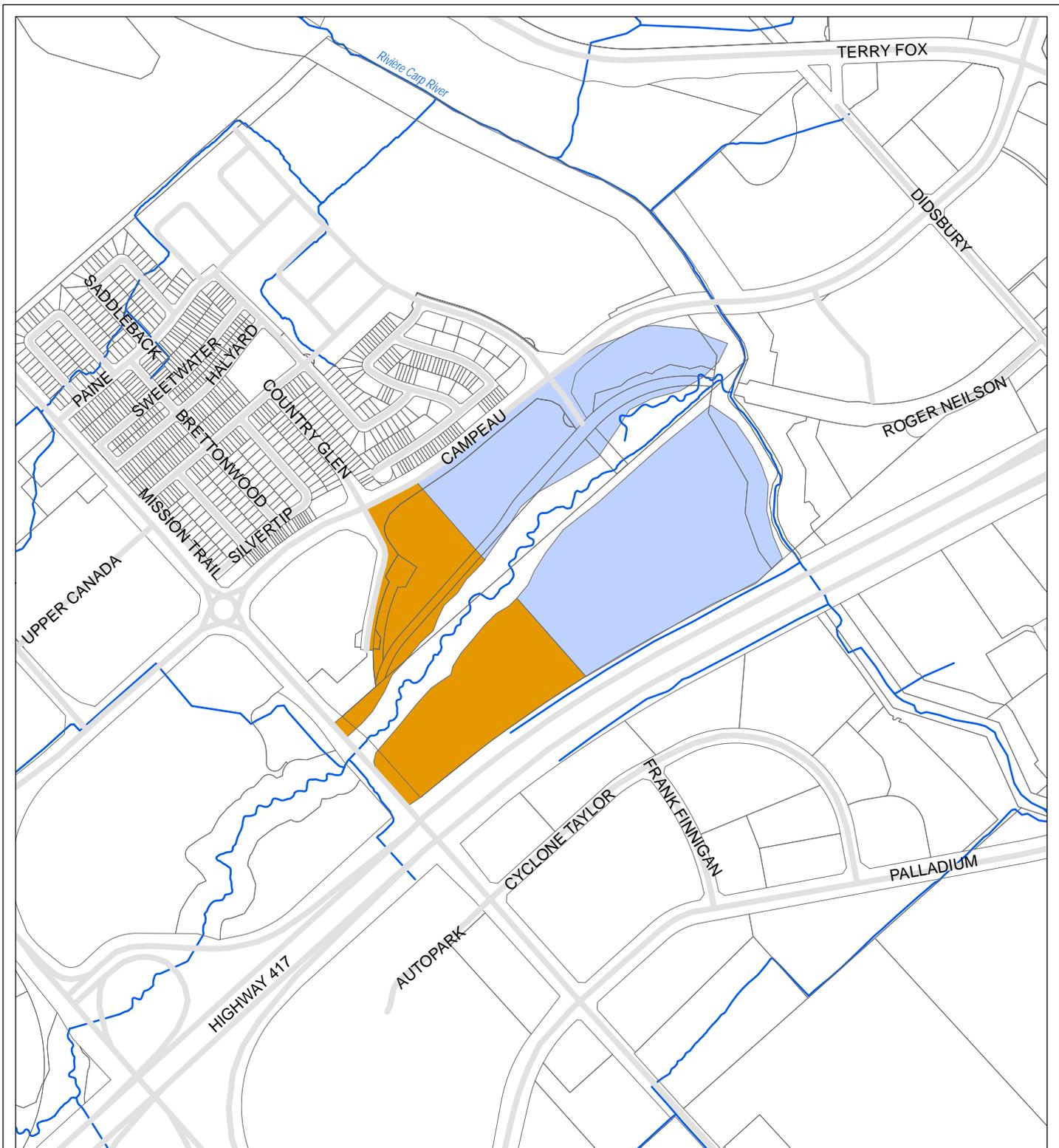
Carp River Restoration Policy Area
 AREA-SPECIFIC POLICY
 AREA 2 – VOLUME 2C
Schedule 2.A – Carp River Restoration Policy Area

Zone de restauration de la rivière Carp
 POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ
 ZONE 2 – VOLUME 2C
Annexe 2.A – Zone de restauration de la rivière Carp



0 0.125 0.25 0.5 0.75 1 Kilometers

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
 Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions

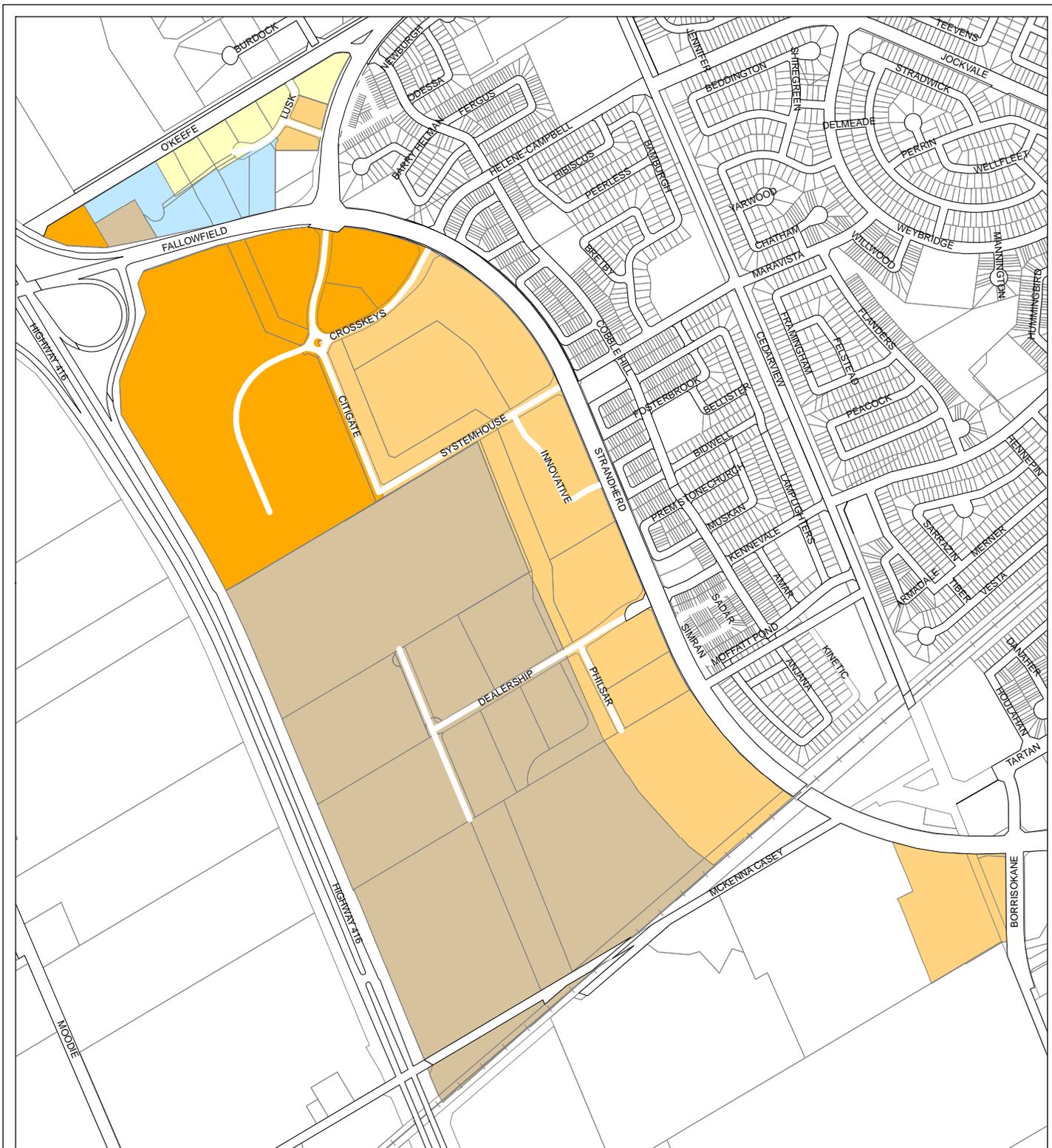


Kanata West
 AREA-SPECIFIC POLICY
 AREA 2 – VOLUME 2C
Schedule 2.B – Maximum Building Heights



Kanata Ouest
 POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ
 ZONE 2 – VOLUME 2C
Annexe 2.B – Hauteurs maximales des immeubles

- 6 storeys / étages
- 15 storeys / étages



Barrhaven – Highway 416
Mixed Industrial and Industrial and Logistics Land
 AREA-SPECIFIC POLICY AREA 5 – VOLUME 2C
Schedule 5.A – Maximum Building Heights

Barrhaven – Autoroute 416
Industrie Mixte et Secteurs Industrie et Logistique
 POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ
 ZONE 5– VOLUME 2C
Annexe 5.A – Hauteurs maximales des immeubles

-  12.0m (3 stores/ étages)
-  18.0m (4 stores/ étages)
-  24.0m (6 stores/ étages)
-  36.0m (9 stores/ étages)
-  48.0m (12 stores/ étages)



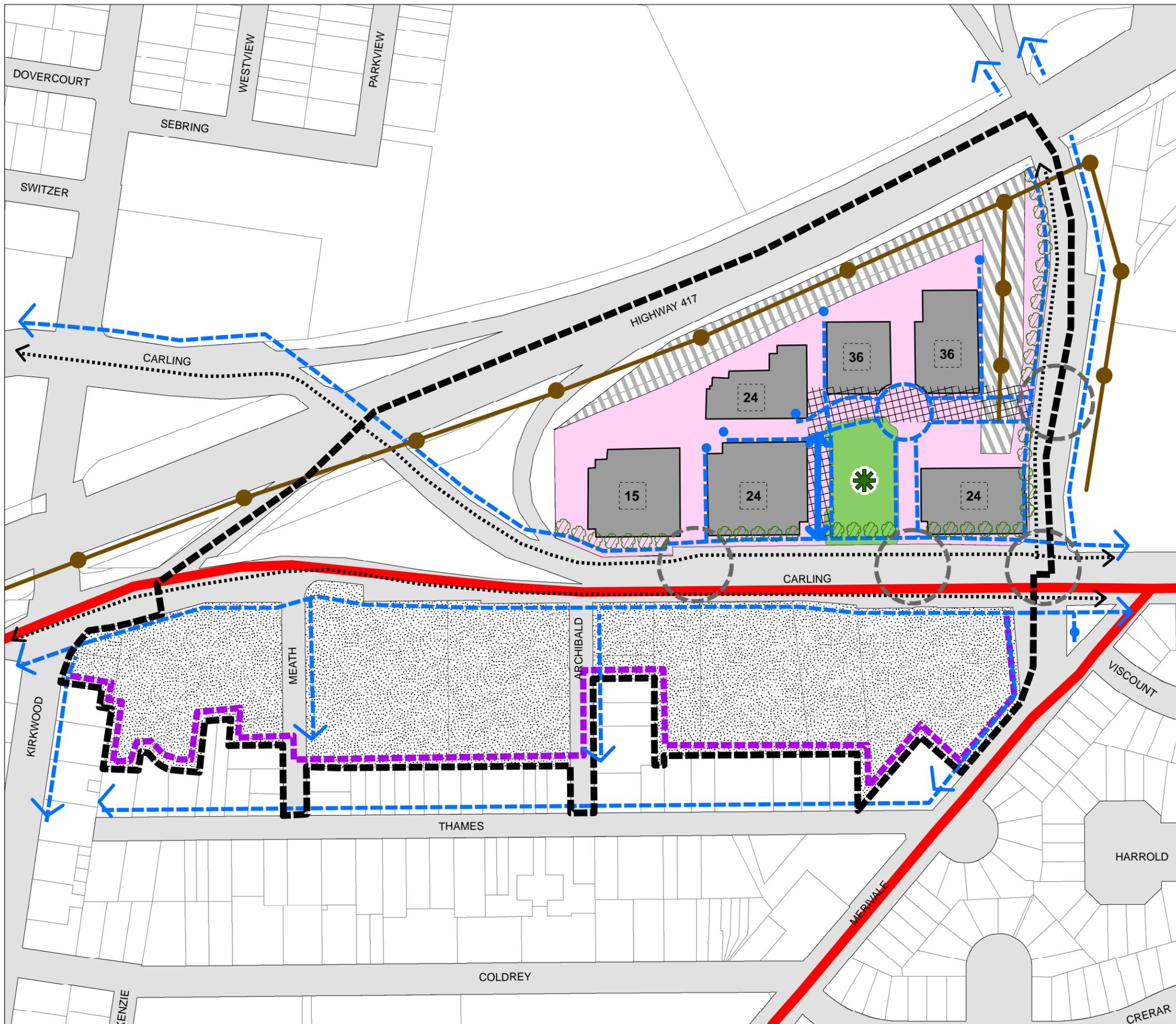


Westgate

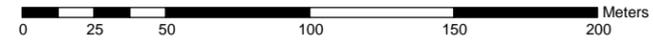
AREA-SPECIFIC POLICY AREA 31 - VOLUME 2C
Schedule 31.A - Designation Plan

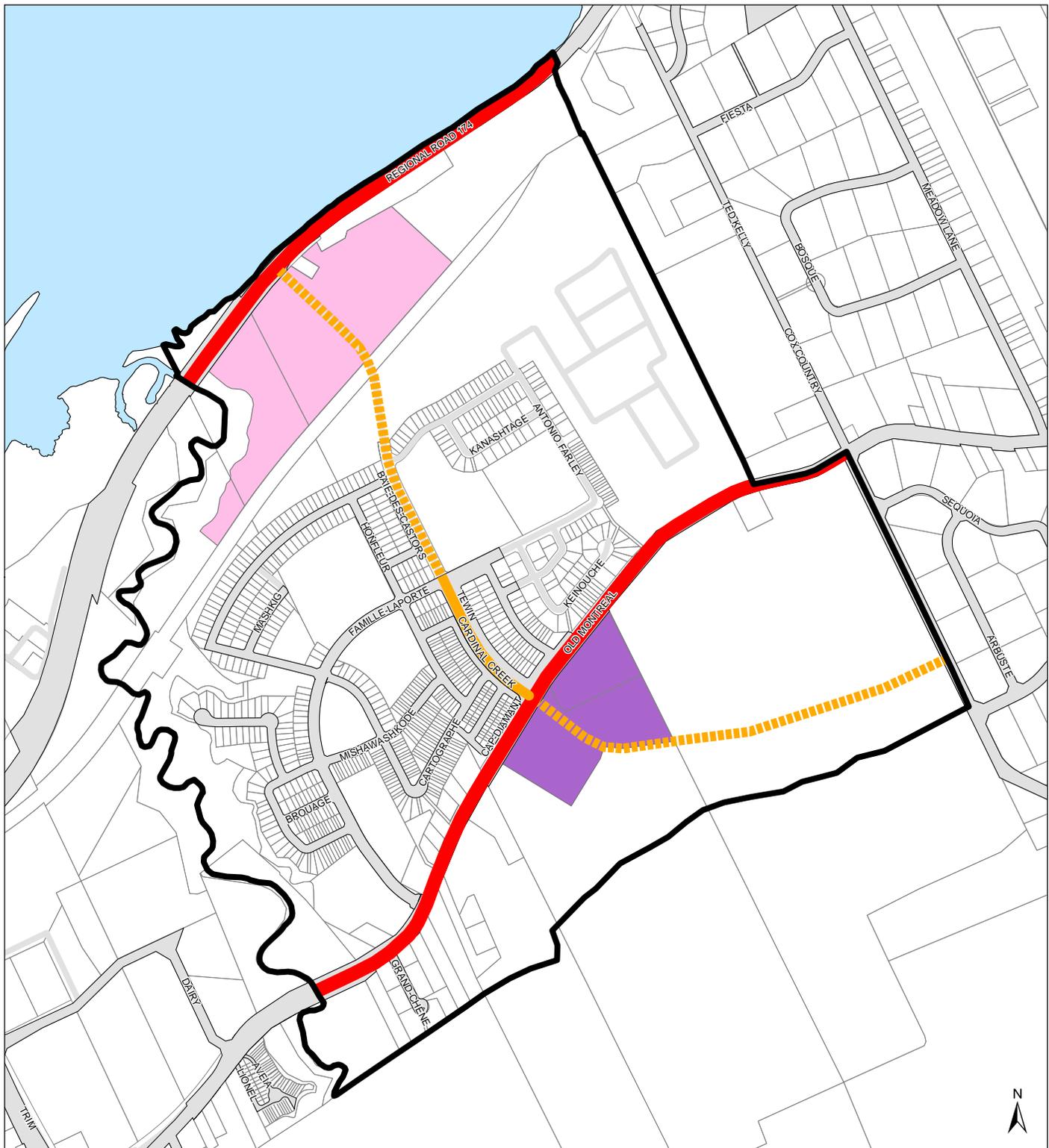
POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ
ZONE 31- VOLUME 2C

Annexe 31.A - Plan de désignation



-  Plan Boundary / Limite du plan
-  Westgate Lands / Terrains de Westgate
-  Official Plan Mainstreet Designation / Plan officiel - Désignation d'artère principale
-  Westgate-Carling South Transition Area / Zone de transition de Westgate-Carling Sud
-  Neighbourhood Line / Ligne de quartier
-  Maximum Storeys per Building / Nombre maximal d'étages par bâtiment
-  Hydro Lands / Terrains appartenant à la société d'électricité
-  Over Head Hydro Wires / Fils électriques aériens
-  Westgate Privately Owned Public Space (POPS) / Espace public de Westgate appartenant au secteur privé
-  Westgate Promenade / Promenade Westgate
-  Pedestrian / Cycling Connection / Lien piétonnier/cycliste
-  Bicycle Lanes / Voies cyclables
-  Shared Space (Pedestrian / Cyclist / Vehicular) / Espace partagé (piétons/cyclistes/véhicules)
-  Mid-Block Crossing / Signalized Intersection / Passage à mi-pâté/intersection avec feux de signalisation
-  Street Tree Planting / Plantation d'arbres le long des rues





Cardinal Creek Village
 AREA-SPECIFIC POLICY
 AREA 42 – VOLUME 2C
Schedule 42.A – Designation Plan



Village de Cardinal Creek
 POLITIQUE PROPRES À
 UN SECTEUR DONNÉ
 ZONE 42– VOLUME 2C
Annexe 42.A – Plan de désignation

 Cardinal Creek Village Boundary / Village de Cardinal Creek

 Area / Secteur A

 Area / Secteur B

 Arterial / Artère

 Major Collector / Grande collectrice

 Major Collector - Future / Grande collectrice - Future

