

## Table des matières

3 – Le Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven .....	2
Section 1 : Introduction .....	2
Section 2 : Vision .....	2
Section 3 : Désignation des terrains .....	3
Section 4 : Domaine public .....	7
Section 5 : Forme bâtie .....	11
Section 6 : Transport .....	12
Section 7 : Services publics et infrastructure .....	16
Section 8 : Interprétation .....	17
Section 9 : Mise en œuvre .....	17
Section 10 : Additifs .....	21
Additif 1 – Lignes directrices sur l’aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven .....	22
Additif 2 – Projections démographiques et prévision des densités .....	38
Section 11 : Annexes .....	39



## 3 – Le Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

### Section 1 : Introduction

Le Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven vise à définir l'orientation stratégique détaillée des projets d'aménagement publics et privés du centre-ville de Barrhaven pour les 20 prochaines années.

Le Plan officiel de la ville indique que le centre-ville de Barrhaven fait partie du transect du secteur de banlieue, dans une surzone des quartiers évolutifs et désignée comme centre. Le centre-ville de Barrhaven est desservi par une ligne du Transitway existante à niveaux séparés; l'on prévoit de prolonger la Ligne 1 de l'O-Train et le Transitway de la promenade Chapman Mills dans le centre-ville de Barrhaven. Partout à Ottawa, la croissance et la densification dépendent de la proximité du transport en commun. Le centre-ville de Barrhaven attirera les projets d'aménagement et deviendra au fil des ans pour le quartier un carrefour communautaire polyvalent dynamique qui favorisera tant les déplacements à pied que les transports en commun.

#### 1.1 Zone d'aménagement

Le centre-ville de Barrhaven, qui s'étend sur une superficie d'environ 165 hectares, est situé dans le transect du secteur de banlieue (sud) du secteur urbain d'Ottawa. Il est délimité au nord par la promenade Strandherd, à l'ouest par l'installation de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett, à l'est par la promenade Longfields, et au sud par la rivière Jock.

### Section 2 : Vision

Le centre-ville de Barrhaven se transformera en une zone compacte propice au transport en commun. Il constituera le cœur du quartier Barrhaven, qui est en pleine croissance. Ce sera pour les résidents un lieu de rencontre où ils pourront vivre, mais aussi travailler et s'adonner à des loisirs près de chez eux.

La vision de ce centre-ville se résume dans six grands objectifs :

- (1) Forme urbaine compacte – un aménagement caractérisé par une forme bâtie dense, compacte et favorisant le transport en commun;
- (2) Conception urbaine de grande qualité – une conception de grande qualité, tant pour les aménagements publics que privés;

- (3) Conception urbaine de grande qualité – une conception de grande qualité, tant pour les aménagements publics que privés;
- (4) Réseau d'espaces verts diversifiés et accessibles – un réseau d'espaces verts diversifiés et accessibles;
- (5) Système de transport efficace – un système de transport multimodal efficace;
- (6) Planification de la croissance – une progression logique de l'aménagement, depuis les tout débuts de la communauté jusqu'à la concrétisation de la vision définie pour le secteur (voir l'additif 2 [Projections démographiques et prévision des densités])

### Section 3 : Désignation des terrains

Le centre-ville de Barrhaven sera un milieu de vie polyvalent où cohabiteront plusieurs utilisations du sol au sein de secteurs désignés, qui seront intégrés et reliés par un réseau pratique de rues, de sentiers et de parcs. On trouvera les plus fortes densités autour des voies du Transitway et de l'O-Train. Le centre-ville de Barrhaven est un carrefour désigné comme surzone des quartiers évolutifs dans le plan officiel. C'est dans cette partie du Plan officiel que l'on retrouve les politiques d'aménagement du territoire pour chaque secteur désigné, de même que les critères relatifs aux principaux éléments bâtis qui contribueront à façonner le quartier.

La zone d'aménagement comprend une partie nord et une partie sud, divisées par le tracé de la future promenade Chapman Mills, une route collectrice principale est-ouest qui offrira quatre voies de circulation, une voie pour le Transitway sur le terre-plein central et des trottoirs et pistes cyclables des deux côtés.

La partie au nord de la promenade Chapman Mills sera une zone polyvalente. C'est la partie la plus aménagée jusqu'à présent; on y trouve actuellement le secteur de commerces de détail de la promenade Strandherd. Ce secteur devrait continuer à se densifier et voir des aménagements intercalaires s'ajouter au fil du temps autour de la ligne de l'O-Train. Quant à la partie sud, elle offrira plutôt un paysage résidentiel; on y trouvera des habitations urbaines compactes qui cadrent avec la vision concernant la zone d'aménagement, et qui permettront aux résidents de se rapprocher du transport en commun, des parcs et des commodités.

Les politiques de désignation d'utilisation du sol qui suivent se rattachent à l'annexe A (Plan de désignation). Elles donnent des directives précises pour les différents secteurs désignés.

#### 3.1 Zone de la station



S'articulant autour des stations actuelles du Transitway et des stations de la Ligne 1 de l'O-Train qui seront aménagées dans la zone d'aménagement (station Marketplace et station Barrhaven Centre), la zone de la station comprendra une vaste gamme d'utilisations du sol qui favoriseront l'usage du transport en commun ainsi que l'aménagement des plus hauts bâtiments et la plus forte densification dans la zone d'aménagement.

- 1) Le Règlement permet un ensemble d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureaux, institutionnelles, de divertissements, de parcs et récréatives.
- 2) La densité minimale pour les utilisations résidentielles est de 150 logements par hectare net, et le rapport plancher-sol minimum pour les utilisations non résidentielles est de 0,50.
- 3) Les bâtiments auront au moins deux étages.
- 4) Tous les bâtiments seront orientés au niveau du sol vers la rue (comme les habitations en rangée), et leurs entrées principales, vers le domaine public.
- 5) La Ville encouragera l'inclusion, dans les projets d'aménagement dans la zone de la station, d'esplanades publiques et d'espaces publics appartenant à des intérêts privés cadrant avec les politiques de la section 4 (Domaine public).

### 3.2 Couloir polyvalent

Les côtés nord et sud de la promenade Chapman Mills seront bordés par des utilisations polyvalentes qui s'accompagneront d'une densité propre à créer des rues dynamiques et un paysage de rue attrayant et vivant. Dans les îlots à proximité de la zone de la station, les utilisations au niveau du sol contribueront à ce dynamisme. Sur les côtés est et ouest de la zone de la station, les utilisations non résidentielles seront encouragées au rez-de-chaussée des bâtiments, et les espaces seront protégés en vue de leur éventuelle conversion.

- 6) Le Règlement permet un ensemble d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureaux, institutionnelles, de divertissements, de parcs et récréatives.
- 7) La densité minimale pour les utilisations résidentielles est de 75 logements par hectare net, et le rapport plancher-sol minimum pour les utilisations non résidentielles est de 0,50.
- 8) Les bâtiments auront au moins deux étages.

- 9) L'aménagement d'aires de stationnement en surface ne sera pas permis entre la façade des bâtiments et la promenade Chapman Mills.
- 10) Tous les bâtiments seront orientés au niveau du sol vers la rue (comme les habitations en rangée), et leurs entrées principales, vers le domaine public.

### 3.3 Quartier polyvalent

Les secteurs entourant la zone de la station tiennent lieu de zone polyvalente offrant diverses utilisations ainsi qu'une transition entre la zone de la station à forte densité et les secteurs adjacents constitués de bâtiments de faible hauteur à l'est de la promenade Longfields, à l'ouest du bassin de rétention des eaux pluviales Kennedy-Burnett et au nord de la promenade Strandherd. Cette zone continuera avec le temps de se développer et de se densifier en harmonie avec le centre-ville de Barrhaven et le réseau de transport en commun.

- 11) Le Règlement permet un ensemble d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureaux, institutionnelles, de divertissements, de parcs et récréatives.
- 12) La densité minimale pour les utilisations résidentielles est de 60 logements par hectare net, et le rapport plancher-sol minimum pour les utilisations non résidentielles est de 0,50.
- 13) Les bâtiments auront au moins deux étages.
- 14) Tous les bâtiments seront orientés au niveau du sol vers la rue (comme les habitations en rangée), et leurs entrées principales, vers l'espace public.

### 3.4 Quartier

Au sud de la promenade Chapman Mills, la zone d'aménagement revêt un caractère plus résidentiel. La désignation de quartier offrira des options d'habitations urbaines adaptées à une zone d'aménagement de banlieue, à proximité des commodités et du transport en commun.

- 15) Les utilisations résidentielles et les parcs sont permis et encouragés, s'agencant avec la nature compacte, dense et urbaine de la zone d'aménagement.
- 16) Les bâtiments auront au moins deux étages.
- 17) La densité minimale pour les utilisations résidentielles est de 50 logements par hectare net.

### 3.5 Écoles



Le secteur d'application de la politique sur les écoles permettra d'aménager des infrastructures scolaires, ainsi que d'autres infrastructures communautaires.

18) Les écoles, les installations communautaires et les lieux de culte sont permis.

19) Les terrains portant les désignations d'« école » et de « secteur résidentiel » et situés à l'ouest du chemin Greenbank portent aussi la désignation de quartier.

### 3.6 Secteur de commerces de détail de la promenade Strandherd

Le secteur de commerces de détail de la promenade Strandherd est une destination de magasinage importante pour tout le quartier de Barrhaven. Les magasins à grande surface dans le district sont non seulement permis, mais ils pourront aussi évoluer. Avec le temps, la densification des stationnements en surface au service de la création de quartiers complets, polyvalents et propices au transport en commun sera encouragée.

20) Les magasins à grande surface et à vocation de parcs sont permis dans le district, comme le montre l'annexe A (Plan de désignation).

21) Malgré les politiques relatives aux désignations sous-jacentes, les projets d'aménagement non résidentiel dans le district ne sont pas assujettis à une densité minimale.

22) Tous les bâtiments doivent avoir une hauteur minimum de 6,7 mètres.

23) Les projets d'aménagement intercalaire et la densification des propriétés dans le secteur de commerces de détail de la promenade Strandherd sont encouragés. Les projets de réaménagement doivent tenir compte des politiques relatives aux désignations sous-jacentes, illustrées dans l'annexe A (Plan de désignation).

24) Pour orienter l'évolution des zones de magasins à grande surface et autres commerces de détail, les projets d'aménagement et de réaménagement doivent prévoir ce qui suit, selon le cas :

a) un réseau de rues publiques et d'îlots tous reliés entre eux, les îlots ayant généralement une superficie allant de 1 à 1,5 hectare, et des liaisons piétonnables;

b) s'il n'est pas question de rues publiques, les rues privées ou les allées des parcs de stationnement doivent être configurées en îlots conformément à la disposition a) ci-dessus.

25) Les projets d'aménagement dans le district ne doivent pas nuire à l'acquisition des terrains pour l'aménagement des artères et routes collectrices principales prévues

dans le Plan officiel ou des parcs publics indiqués à l'annexe A (Plan de désignation).

## Section 4 : Domaine public

### 4.1 Politiques générales

- 1) L'utilisation du sol et la forme bâtie des bâtiments qui se construisent sur les terrains attenants doivent respecter et mettre en valeur la fonction et le caractère des espaces ouverts, et ne pas avoir de répercussions microclimatiques négatives sur ces espaces.

### 4.2 Parcs

- 2) Les parcs publics et les installations communautaires sont permis.
- 3) Les parcs 1, 2 et 3 de l'annexe A (Plan de désignation) doivent :
  - a) en règle générale, avoir une superficie variant entre 0,35 et 1 hectare de terrain plat;
  - b) border, dans une proportion d'au moins 50 %, une rue publique ou un terrain public;
  - c) porter la désignation de mini-parc ou d'esplanade et offrir à ce titre une gamme de commodités, par exemple des pavés décoratifs, des structures d'ombrage, des espaces pour s'asseoir, des tables à jeux, des modules de jeux, des structures de conditionnement physique, des aires de jeux libres et d'autres installations semblables, ainsi que des trottoirs le long de toute façade de rue publique;
  - d) être exempts de terrains de sport.
- 4) Les parcs 5 et 6 de l'annexe A (Plan de désignation) doivent :
  - a) en règle générale, s'étendre sur une superficie comprise entre 0,4 et 1 hectare de terrain plat;
  - b) border, dans une proportion d'au moins 50 %, une rue publique ou un terrain public;
  - c) être conçus de manière à offrir une gamme de commodités, par exemple un éventail d'utilisations récréatives actives et passives, des espaces pour s'asseoir, de l'équipement de jeu, des aires de jets d'eau, des patinoires extérieures, des aires de jeux libres, des miniterrains de sport et d'autres installations semblables, ainsi que des trottoirs le long de toute façade de rue publique.

- 5) Des mini-parcs urbains et des esplanades urbaines pourront aussi être aménagés dans le cadre du processus d’approbation des plans de lotissement pour les secteurs portant la désignation de « zone de la station », de « couloir polyvalent » et de « quartier polyvalent ». Ces mini-parcs doivent :
  - a) en règle générale, s’étendre sur une superficie comprise entre 0,2 et 0,4 hectare de terrain plat;
  - b) border, dans une proportion d’au moins 50 %, une rue publique ou un terrain public;
  - c) être conçus de manière à offrir une gamme de commodités, par exemple des pavés décoratifs, des structures d’ombrage, des plans d’eau, des espaces pour s’asseoir, des tables à jeux, des structures de conditionnement physique, des aires pour les spectacles, des terrains de basketball ou d’autres installations semblables, ainsi que des trottoirs le long de toute façade de rue publique.
- 6) Le mini-parc urbain public ou l’esplanade urbaine publique au coin de la promenade Chapman Mills et de l’avenue Riocan (parc 4) doit :
  - a) en règle générale, s’étendre sur une superficie de 0,25 hectare de terrain plat;
  - b) être conçue en tant qu’esplanade urbaine, pouvoir accueillir diverses utilisations municipales et servir de lieu de rassemblement pour la population. Les commodités et éléments que l’on pourrait y trouver comprennent des pavés décoratifs, des structures d’ombrage, des plans d’eau ou des jeux d’eau, des patinoires extérieures, des espaces pour s’asseoir, des tables à jeux, des modules de jeux, des structures de conditionnement physique, des aires pour les spectacles et des terrains de basketball;
  - c) border, dans une proportion d’au moins 50 %, une rue publique ou un terrain public, et des trottoirs le long de toute façade de rue publique;
  - d) compléter les utilisations auxquelles sont affectés les bâtiments adjacents;
  - e) être exempte de terrains de sport ou d’installations de jeu comme celles que l’on trouve habituellement dans les quartiers de banlieue.

#### 4.3 Couloir de transport vert et de services publics

L’ancienne emprise du chemin Jockvale, à l’est de la station Barrhaven Centre, sera transformée en un corridor récréatif qui s’ajoutera aux liaisons piétonnables et cyclables entre le parc de quartier et les espaces naturels d’une part et, d’autre part, l’esplanade

centrale. Elle ne sera pas considérée comme un parc pour les besoins de l'affectation des parcs.

- 7) Les parcs publics et les installations communautaires sont permis.
- 8) La conception du couloir de transport vert et de services publics doit :
  - a) servir clairement de liaison piétonnable et cyclable;
  - b) être pourvu de végétation acclimatée et d'espaces pour s'asseoir, pour ainsi s'ajouter aux espaces verts du quartier;
  - c) être possiblement muni, là où il s'élargit, d'autres installations pour les secteurs environnants, comme des tables à jeux, des modules de jeux, des structures de conditionnement physique et des terrains de basketball.

#### 4.4 Espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP)

Pour contribuer à la création d'un quartier compact, la Ville encouragera l'aménagement d'EPAIP partout dans la zone d'aménagement afin d'enrichir le réseau d'espaces ouverts. Les EPAIP seront encouragés dans toute la zone d'aménagement, mais plus particulièrement dans la zone de la station.

- 9) Ces espaces doivent avoir une superficie minimale de 200 mètres carrés et être entièrement ouverts sur une rue publique ou un sentier public sur au moins un côté.
- 10) Ils s'ajoutent aux terrains compris dans un retrait, un espace ouvert paysagé ou une commodité au niveau du sol obligatoire aux termes du Règlement de zonage, et ne peuvent remplacer un terrain réservé à la création de parcs.
- 11) Ils sont assujettis à une servitude de surface inscrite au registre des titres et le demeurent à perpétuité pour permettre leur accès au public.
- 12) Ils doivent être munis d'enseignes installées à des endroits visibles, qui indiquent le nom et l'adresse de l'espace et précisent que celui-ci est ouvert au public sous réserve de l'examen et de l'approbation de la Ville.
- 13) Ils doivent être accueillants pour le public, et être conçu et aménagé selon les politiques et lignes directrices applicables.
- 14) Ils doivent être adéquatement entretenus par leur propriétaire, de façon à répondre aux fonctions prévues dans l'accord de plan d'implantation conclu avec la Ville.

#### 4.5 Parc de quartier et espaces naturels

La désignation de « parc de quartier et espaces naturels » permettra de créer une vaste zone naturelle axée sur les loisirs passifs, mais offrant également des possibilités de loisirs actifs. La zone s'étendra sur toute la largeur de la zone d'aménagement le long

de la rivière Jock et sera un élément central du réseau d'espaces verts dans le secteur et sera reliée aux espaces verts, existants et prévus, des quartiers avoisinants.

- 15) Sont permis les parcs publics, les utilisations liées à la gestion et à la surveillance des activités de conservation, les sentiers, les allées, les pistes cyclables, les installations éducatives, les terrains de sport et les installations récréatives, de même que les utilisations existantes mentionnées à la politique 2) de la section 4.2 (Parcs), et les bâtiments accessoires à d'autres utilisations permises. Les installations de loisirs actifs comme les terrains de sport sont également autorisées, dans la mesure où la fonction générale du parc est préservée.
- 16) En ce qui a trait à la conception du parc de quartier et des espaces naturels :
  - a) les endroits où les piétons pourront traverser la rivière seront clairement établis;
  - b) l'accès des véhicules ne sera permis qu'à certains endroits, et les places de stationnement seront regroupées dans de petits lots où la verdure sera bien présente;
  - c) le revêtement des surfaces dures avec des matériaux perméables sera envisagé;
  - d) les voies internes auront un caractère rural;
  - e) les infrastructures se trouveront hors des aires naturelles, à moins de pouvoir prouver qu'il n'existe aucun autre lieu envisageable, et seulement si les ouvrages en question sont conformes aux dispositions du Plan officiel;
  - f) toutes les utilisations seront conçues de manière à en limiter le plus possible l'incidence sur les caractéristiques naturelles, et de concert avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, de même qu'avec son approbation, le cas échéant, afin de déterminer la zone tampon à prévoir entre ces utilisations et les aires naturelles du site.
- 17) La Ville collaborera avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau les groupes d'intérêts locaux et les comités consultatifs intéressés pour constituer un réseau ininterrompu de sentiers interreliés ainsi que protéger et réhabiliter les caractéristiques naturelles recensées dans le parc de quartier et les espaces naturels.
- 18) Les maisons et les commerces existants dans le secteur désigné « parc de quartier et espaces naturels » sont reconnus comme étant des usages conformes aux termes du Plan officiel. Les propriétaires peuvent y apporter des améliorations dans la mesure où celles-ci sont permises par le zonage actuel du terrain.

## 4.6 Complexe municipal

On projette d'aménager un nouveau complexe municipal au centre de la collectivité pour permettre de construire infrastructure municipale polyvalente qui servira l'ensemble du quartier de Barrhaven (comme l'indique l'annexe A [Plan de désignation]). Cette installation jouxtera la station Barrhaven Centre et l'esplanade urbaine publique qui s'y rattache. L'aménagement du complexe municipal dépendra de la disponibilité des fonds.

- 19) Le complexe municipal servira de carrefour municipal et culturel propice à l'interaction sociale et à l'engagement communautaire. Il comprendra diverses utilisations, notamment un édifice municipal et/ou des bâtiments polyvalents.
- 20) Le complexe municipal aura un caractère urbain. Les bâtiments donneront généralement sur la promenade Chapman Mills.
- 21) Tous les bâtiments auront au moins deux étages.
- 22) Si le projet de complexe municipal est abandonné, ce sont les politiques relatives à la désignation sous-jacente de « zone de la station » qui s'appliqueront.

## Section 5 : Forme bâtie

### 5.1 Forme bâtie

Le centre-ville de Barrhaven est appelé à devenir une zone compacte, polyvalente et propice au transport en commun où l'on trouvera, par conséquent, des bâtiments de hauteurs, de volumétries et de types variés. Les densités minimales ont été établies d'après celles qui sont nécessaires pour favoriser le Transitway et l'O-Train au centre-ville ainsi que la diversification des habitations quant à leurs hauteur, volumétrie et type.

- 1) Les projets d'aménagement de la zone d'aménagement doivent tenir compte de l'additif 1 (Lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven) et des autres lignes directrices sur l'aménagement urbain applicables.
- 2) Les bâtiments d'au plus 30 étages sont généralement permis à moins de 400 mètres des stations de transport en commun indiquées à l'annexe A (Plan de désignation). Les immeubles de grande hauteur doivent généralement être aménagés sur le chemin Greenbank, la promenade Chapman Mills et la promenade Longfields et être compatibles avec les utilisations avoisinantes, conformément aux politiques applicables du Plan officiel.

### 5.2 Abords animés des bâtiments



Il est essentiel de favoriser l'animation autour des bâtiments pour créer un milieu urbain sécuritaire, prospère et convivial pour les piétons au centre-ville de Barrhaven. L'avenue Riocan (reliant la promenade Chapman Mills à la promenade Strandherd) et l'avenue Marketplace (reliant la promenade Longfields au chemin Greenbank) tiendront lieu de rues principales essentiellement piétonnes. Elles seront caractérisées par une forme bâtie dense et par diverses utilisations qui animeront les espaces piétonniers.

- 3) L'emplacement de ces rues à façade active figure à l'annexe A (Plan de désignation).
- 4) Les bâtiments sur ces rues doivent :
  - a) donner sur la rue et avoir une entrée individuelle accessible de la rue;
  - b) avoir, au rez-de-chaussée, des façades très transparentes s'il s'agit d'utilisations non résidentielles;
  - c) être munis de terrasses commerciales sur rue et se prêter à l'aménagement de ce type de terrasses;
  - d) s'accompagner de grands trottoirs en revêtement dur, d'espaces paysagés et de mobilier urbain;
  - e) être pourvus de places de stationnement sur rue là où il le faut.
- 5) Sera encouragé au rez-de-chaussée l'aménagement de commerces et de restaurants avec terrasses extérieures.
- 6) Les utilisations résidentielles sont permises au rez-de-chaussée, à condition de prévoir des logements individuels avec un accès direct à la rue.
- 7) Les zones de service et de livraison ne sont pas autorisées directement sur ces rues.
- 8) Le stationnement en surface n'est pas permis entre la façade des bâtiments et la rue à façade active.

## Section 6 : Transport

Le réseau de transport au centre-ville de Barrhaven sera accessible et durable, et axé sur le transport en commun, le vélo et la marche. Il y aura quatre composantes : le transport en commun, les routes, le réseau piétonnable et cyclable et les espaces de stationnement. Il est essentiel que chaque composante soit soigneusement planifiée pour que l'on puisse atteindre les objectifs relatifs au milieu bâti et à la conception urbaine établis pour la zone d'aménagement.

## 6.1 Réseau de transport en commun

Deux voies du Transitway desserviront le centre-ville de Barrhaven : une en direction est-ouest, et l'autre en direction nord-sud. Les autobus du couloir est-ouest circuleront dans les voies centrales de la promenade Chapman Mills, qui sont séparées des voies destinées à la circulation automobile par des terre-pleins paysagés. L'axe nord-sud est actuellement desservi par un couloir réservé au transport en commun au nord de la promenade Chapman Mills et sera remplacé éventuellement par l'O-Train. L'axe nord-sud s'étendra également à partir de la promenade Chapman Mills dans les voies centrales du chemin Greenbank au sud de la promenade Chapman Mills.

Deux stations du Transitway et une station de correspondance pourraient voir le jour sur la promenade Chapman Mills : une station à l'est, à la hauteur de la promenade Longfields, la station de correspondance au centre, là où se croisent les voies du Transitway et de l'O-Train, et une station à l'ouest, à la hauteur du chemin Jockvale. Deux stations de l'O-Train sont proposées pour le centre-ville de Barrhaven : les stations existantes Marketplace et Barrhaven Centre (qui deviendra une station de correspondance), et une nouvelle station du Transitway, au sud de la promenade Chapman Mills, sur le nouveau tracé du chemin Greenbank. La station de correspondance à l'intersection du Transitway et de la ligne de l'O-Train est la plaque tournante des transports en commun dans le centre-ville de Barrhaven, de même qu'un point central du réseau pour tout le quartier, qui donnera accès au transport en commun rapide aux résidents du secteur, mais aussi aux usagers des autobus locaux desservant les quartiers résidentiels et commerciaux des environs. Le réseau évoluera au fur et à mesure que des voies de transport en commun rapide s'y ajouteront, que le centre-ville se développera et que les secteurs résidentiels et commerciaux voisins croîtront.

- 1) Les tracés proposés pour le Transitway de même que l'emplacement des stations se trouvent à l'annexe A (Plan de désignation). Ces éléments ont été établis dans le Plan directeur des transports de 2013.
- 2) Tous les projets d'aménagement doivent respecter les principes de l'aménagement propice au transport en commun, y compris ceux énoncés dans le Plan officiel ainsi que dans les lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven contenues dans l'additif 1 (Lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven).
- 3) Des parcs-o-bus temporaires peuvent être autorisés à proximité des stations de transport en commun existantes ou prévues, dans n'importe quel secteur désigné de la zone d'aménagement, à condition qu'ils ne compromettent pas l'acquisition à long

terme des terrains destinés aux rues publiques ou aux parcs publics figurant à l'annexe A (Plan de désignation), ni à l'aménagement même de ces terrains d'une manière favorisant le transport en commun, aménagement qui se ferait à la première occasion. Des parcs-o-bus permanents peuvent aussi être autorisés s'ils sont intégrés à un projet d'aménagement. Idéalement, il s'agira alors de terrains de stationnement souterrain ou en élévation, et/ou partagés avec d'autres utilisations de la zone d'aménagement, selon le cas.

## 6.2 Types de paysage de rue

Le réseau routier est organisé de façon à relier le centre-ville aux secteurs avoisinants, à permettre la création d'îlots réguliers et à favoriser l'intégration de différents quartiers dans la zone d'aménagement.

- 4) Le chemin Greenbank et la promenade Chapman Mills, dans la zone d'aménagement, seront des rues multimodales dominantes et agréables à emprunter avec leurs larges trottoirs, leurs pistes cyclables séparées des voies de circulation et leurs grands arbres de rue près des trottoirs. Le Plan directeur des transports de la Ville encourage l'aménagement de voies médianes au niveau du sol pour le Transitway le long de la promenade Chapman Mills à court terme, et le long du chemin Greenbank (au sud de la promenade Chapman Mills) après 2031. Le présent Plan secondaire tient compte du fait que la promenade Chapman Mills est partagée entre plusieurs propriétaires fonciers, et qu'une entente avec ceux-ci pourrait s'imposer si l'on veut bien coordonner la construction de la nouvelle route.
- 5) L'avenue Riocan et l'avenue Marketplace seront des rues animées et actives comportant d'importantes zones piétonnes et un grand nombre de terrasses commerciales, beaucoup de places de stationnement pour bicyclettes, du stationnement sur rue à des endroits stratégiques, du mobilier urbain spécial, des arbres de rue et des platebandes.
- 6) Le chemin Jockvale sera bordé de larges trottoirs, de bandes et de pistes cyclables, de places de stationnement sur rue et de beaucoup de verdure grâce aux arbres de rue dominants.

## 6.3 Réseau piétonnable et cyclable

Le réseau piétonnable et cyclable sera sécuritaire et accessible à tous les usagers, s'intégrera bien à la forme bâtie environnante et sera relié à diverses destinations du centre-ville de Barrhaven et des quartiers voisins.

- 7) Les artères (chemin Greenbank, promenade Longfields et promenade Strandherd) et la route collectrice principale (promenade Chapman Mills) seront munies d'infrastructures piétonnables et cyclables.
- 8) Les piétons seront la priorité; ils disposeront d'un réseau de trottoirs et de sentiers accessibles permettant d'accéder aux quartiers, au transport en commun, aux écoles, aux parcs, aux installations communautaires et aux commerces.
- 9) Des places de stationnement pour bicyclettes doivent être prévues en nombre suffisant, conformément au Règlement de zonage, près des arrêts de transport en commun, dans les secteurs très fréquentés, dans les parcs et aux endroits reliés au réseau d'infrastructures pour piétons et cyclistes.
- 10) Une liaison piétonnable et cyclable doit être aménagée entre la promenade Chapman Mills, à l'est de l'installation de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett, et les rues avoisinantes. S'il n'y a pas de terrains publics disponibles à cet effet, un sentier piétonnable et cyclable doit être planifié à cette fin dans le lotissement adjacent.
- 11) Des trottoirs doivent être prévus de chaque côté des rues publiques dans la zone de la station, le couloir polyvalent et le quartier polyvalent.
- 12) Les infrastructures cyclables seront aménagées conformément à l'annexe B (Réseau cyclable)

#### 6.4 Stationnement

À long terme, on cherchera à éviter les vastes stationnements de surface qui enlaidissent le paysage de rue ainsi qu'à faire une utilisation optimale du territoire en privilégiant les structures étagées, souterraines ou en surface, de même que le stationnement sur rue.

- 13) Bien que le présent Plan secondaire autorise différentes options en matière de stationnement et de points d'accès, celles-ci sont limitées :
  - a) Le stationnement ne doit pas être permis sur les rues à façade active ou sur la promenade Chapman Mills, ni entre l'emprise des voies publiques et l'avant des bâtiments qui les bordent, ni à l'avant ou sur le côté extérieur de terrains d'angle. En revanche, il peut être autorisé entre des bâtiments donnant sur la rue, sous réserve d'un examen dans le cadre d'une demande d'aménagement;
  - b) Le nombre de points d'accès depuis la rue principale doit être limité afin de réduire les conflits avec les espaces piétonniers.

- 14) La Ville encouragera le partage de terrains de stationnement, sous réserve d'évaluations.
- 15) Les stationnements souterrains ou en élévation sont autorisés et seront encouragés pour tous les projets d'aménagement dans la zone de la station.
- 16) Le stationnement sur rue est permis des deux côtés de toutes les voies de circulation du centre-ville de Barrhaven. Il pourra être nécessaire, à long terme, d'imposer des restrictions pour les grandes voies, par exemple interdire le stationnement aux heures de pointe.
- 17) Sous réserve de l'approbation de la Ville, les places exigées pour tout projet d'aménagement dans la zone d'aménagement pourront se trouver dans un rayon de 500 mètres du bâtiment en question.

## Section 7 : Services publics et infrastructure

### 7.1 Égouts et approvisionnement en eau

S'agissant des eaux usées, le centre-ville de Barrhaven sera raccordé à l'égout collecteur de Barrhaven, près de l'intersection du chemin Jockvale et de la rivière Jock. La Ville a préparé les plans fonctionnels de ce raccordement en 2003. Le premier tronçon, qui se rend jusqu'à cette intersection, a été construit en 2005. Quant à l'eau potable, la zone d'aménagement sera approvisionnée à partir du bassin et de la station de pompage du chemin Fallowfield, qui sont raccordés à l'usine de purification centrale de la Ville située aux abords de la rivière des Outaouais par la conduite d'eau principale de l'avenue Woodroffe.

- 1) Tous les projets d'aménagement seront réalisés conformément au Plan directeur de l'infrastructure, au rapport sur la viabilisation préparé pour étayer la stratégie de conception urbaine du centre-ville de Nepean-Sud, et aux normes de la Ville d'Ottawa en matière de raccordement aux réseaux d'égouts et d'aqueduc.

### 7.2 Gestion des eaux pluviales

L'installation de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett desservira la portion ouest de la zone d'aménagement, et celle de Chapman Mills, la portion est.

- 2) Tous les aménagements devront être réalisés conformément au Plan directeur de l'infrastructure, au rapport sur la viabilisation préparé pour étayer la stratégie de conception urbaine du centre d'activité de Nepean-Sud, et aux normes de la Ville d'Ottawa en matière de gestion des eaux pluviales.

- 3) La configuration et la taille des installations de gestion des eaux pluviales seront déterminées dans les plans de gestion des eaux pluviales qui seront préparés à l'appui des plans de lotissement pour l'installation devant desservir l'est du secteur.
- 4) Le système de drainage des eaux pluviales doit être conçu à la satisfaction de la Ville, en consultation avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, s'il y a lieu.
- 5) Les installations de gestion des eaux pluviales doivent être des points attrayants dans le quartier et favoriser la préservation de l'intégrité environnementale et écologique des lieux.

### Section 8 : Interprétation

Le présent Plan secondaire établit les principes généraux qui orienteront le développement du centre-ville de Barrhaven.

L'annexe A (Plan de désignation) désigne différents secteurs dans le centre-ville de Barrhaven, pour lesquels le présent Plan secondaire fournit des orientations stratégiques.

- 1) Les limites des secteurs désignés dans le présent Plan secondaire sont flexibles; elles peuvent être soumises à des changements mineurs n'exigeant pas la modification du présent Plan secondaire. L'emplacement des utilisations du sol et des emprises est indiqué pour montrer les installations et services requis, sans toutefois préciser leur emplacement précis.
- 2) Les listes ou exemples d'utilisations permises mentionnés à la section 3 (Désignation des terrains) du présent Plan secondaire servent à illustrer l'éventail et les types généraux d'utilisations pouvant être envisagés. Les utilisations qui ne sont pas expressément mentionnées, mais que la Ville considère comme semblables à celles citées et conformes à l'intention générale des politiques relatives au secteur, sont autorisées.
- 3) Le Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven doit être interprété à la lumière de toutes les politiques pertinentes énoncées dans le Plan officiel

### Section 9 : Mise en œuvre

Les politiques du présent Plan secondaire établissent un cadre pour le développement et la transformation du centre-ville de Barrhaven. Leur succès repose sur l'efficacité de leur mise en œuvre. La section 9 renforce et appuie les politiques de mise en œuvre

contenues dans le Plan officiel, et décrit les principaux outils et mesures que la Ville prévoit employer pour réaliser les objectifs du Plan et mettre en œuvre ses politiques.

### 9.1 Approbation des demandes d'aménagement

La mise en œuvre du Plan secondaire se fera selon une approche à volets multiples. Néanmoins, il faudra pour appliquer ses politiques s'en remettre principalement aux processus traditionnels d'aménagement du territoire, comme le zonage et les plans de lotissement et d'implantation.

- 1) Les demandes d'aménagement doivent respecter les politiques mentionnées dans le Plan officiel si elles s'appliquent.
- 2) Les buts, objectifs et politiques du présent Plan secondaire orienteront toutes les demandes d'aménagement visant la zone d'aménagement. La Ville s'appuiera sur les lignes directrices sur l'aménagement urbain énoncées à l'additif 1 (Lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven) pour mener le processus d'examen des demandes d'aménagement et fournir une orientation précise, mais ces lignes directrices ne sont pas normatives.
- 3) Tous les projets d'aménagement dans la zone d'aménagement sont assujettis au processus d'approbation du plan d'implantation, conformément au Règlement régissant la réglementation du plan d'implantation de la Ville.
- 4) Le Conseil doit adopter un règlement municipal définissant les catégories et les normes de zonage s'appliquant aux terrains de la zone d'aménagement afin de permettre de nouveaux projets d'aménagement au centre-ville de Barrhaven. La Ville peut, lorsqu'elle adopte un règlement de mise en œuvre relativement au zonage, créer des zones d'aménagement différé pour désigner l'utilisation future des terrains dont l'aménagement, à l'heure actuelle, est considéré comme prématuré ou inapproprié.
- 5) Tout nouveau lotissement doit faire l'objet d'un plan de lotissement ou d'un plan d'implantation pour l'ensemble de la propriété, une mesure qui vise à garantir l'aménagement des rues publiques et des parcs prévus à l'annexe A (Plan de désignation).
- 6) Dans le secteur de commerces de détail de la promenade Strandherd, un plan de lotissement n'est requis que pour les projets de réaménagement ou de densification prévoyant de nouvelles utilisations. Dans ces cas, les rues publiques et les parcs prévus doivent figurer dans le plan de lotissement.

- 7) La Ville peut exiger, avant d'approuver une demande d'aménagement, la conclusion d'ententes qui garantiront l'obtention des approbations nécessaires, des fonds, des terrains et des engagements à fournir les services requis. Les conventions d'aménagement peuvent porter sur les questions suivantes :
- a) les parcs, les espaces ouverts et les caractéristiques environnementales;
  - b) les caractéristiques du paysage de rue;
  - c) l'approvisionnement en eau, la collecte des eaux usées et la gestion des eaux pluviales;
  - d) le transport en commun, l'infrastructure routière et les élargissements de voies;
  - e) les autres services publics.

## 9.2 Acquisition et aménagement d'espaces verts

Les parcs et le couloir de transport vert et de services publics prévus à l'annexe A (Plan de désignation) doivent servir d'espaces ouverts où les gens peuvent se rencontrer au centre-ville.

- 8) Les terrains à vocation de parc devant être acquis par la Ville dans le cadre de demandes d'aménagement figurent généralement à l'annexe A (Plan de désignation).
- 9) Au centre-ville de Barrhaven, la Ville devra acquérir des terrains pour la création de parcs au taux standard prévu par la loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario.
- 10) Lorsque l'affectation des parcs ne pourra pas être assurée grâce à la cession de terrains, on procédera au règlement des frais relatifs aux terrains à vocation de parcs selon les taux prévus ci-dessus à cette fin. Les sommes ainsi perçues serviront à faire l'acquisition des terrains indiqués dans le parc de quartier et dans les espaces naturels, à l'exception de ceux de la zone de la plaine inondable (et des marges de reculement correspondantes). Lorsqu'on aura fait l'acquisition de l'intégralité des terrains à vocation de parcs, ces sommes seront consacrées à l'achat des terrains à vocation de parcs dans les collectivités des environs du centre-ville de Barrhaven.
- 11) Les parcs doivent être aménagés en parallèle avec les plans de lotissement visant les terrains pour lesquels ces parcs et esplanades sont créés.
- 12) Les propriétaires du centre-ville pourraient devoir conclure une entente privée de partage des coûts d'aménagement pour les parcs figurant à l'annexe A (Plan de désignation), afin que les coûts soient répartis équitablement entre ceux qui

profiteront de ces commodités. Cette entente doit comprendre une annexe financière décrivant les coûts estimés pour l'aménagement des parcs et la préparation des études et plans connexes, et établissant la part des coûts attribuée à chaque propriétaire. La Ville exigera, comme condition d'approbation provisoire de tous les plans de lotissement, la confirmation que le propriétaire a signé l'entente et payé sa part des coûts.

- 13) L'emprise actuelle sur le chemin Jockvale, au sud de la promenade Chapman Mills (section 4.3 [Couloir de transport vert et de services publics]), sera transformée en couloir de sentier pour relier le cœur du centre-ville et la station Barrhaven Centre au parc de quartier et aux espaces naturels. Ce couloir sera exclu des terrains réservés à la création de parcs pour l'application de la politique 9) de la section 9.2 (Acquisition et aménagement d'espaces verts) du présent Plan secondaire.
- 14) La Ville fera l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement du parc de quartier et des espaces naturels indiqués dans l'annexe A (Plan de désignation). La conception et l'aménagement du parc seront essentiellement financés par les redevances d'aménagement.
- 15) Si des modifications mineures sont apportées aux limites d'un parc en application de la politique 17) de la section 9.3 (Demandes de modification) du présent Plan secondaire, la désignation d'utilisation du sol sous-jacente du parc 7 dans l'annexe A (Plan de désignation) sera « couloir polyvalent ».

### 9.3 Demandes de modification

Le temps nécessaire à la réalisation de la forme bâtie définitive prévue pour la zone d'aménagement sera plus long que pour les secteurs de banlieue traditionnels. Le présent Plan secondaire offre une certaine flexibilité en ce qui a trait aux utilisations permises, aux formes bâties et à la taille des îlots, ce qui permettra aux promoteurs de s'adapter à l'évolution des conditions du marché. Cela dit, il pourrait être nécessaire de le modifier au cours de l'horizon visé.

- 16) Tout changement que l'on propose d'apporter au Plan secondaire doit être conforme aux buts, objectifs et politiques de ce dernier. En l'occurrence, les études à l'appui du Plan secondaire pourraient devoir être mises à jour.
- 17) Des modifications mineures dans le Plan secondaire peuvent être proposées avant l'approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation si le directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique le juge bon. Le cas échéant, l'approbation par la Ville du plan de

lotissement ou d'implantation, s'il tient compte de ces modifications, confirmera qu'elle entérine les changements proposés. Ces modifications peuvent porter sur :

- a) la taille, la forme ou l'emplacement d'un terrain à vocation de parc;
- b) tout autre changement jugé mineur par le directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

18) Des modifications majeures dans le Plan secondaire pourront être proposées avant l'approbation d'un plan de lotissement ou d'implantation, sous réserve de l'approbation du Comité de l'urbanisme. Ces modifications peuvent porter sur :

- a) un changement majeur dans le tracé du réseau d'artères ou de routes collectrices principales;
- b) un changement de désignation d'utilisation du sol, sauf si une autre désignation est prévue à la section 3 (Désignation des terrains);
- c) tout autre changement jugé majeur par le directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

## Section 10 : Additifs

Additif 1 – Lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven

Additif 2 – Projections démographiques et prévision des densités

## Additif 1 – Lignes directrices sur l’aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven

Les lignes directrices sur l’aménagement urbain fournissent des directives de conception précises pour certaines caractéristiques et certains éléments du Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven. Il ne s’agit pas d’une liste d’énoncés prescriptifs, mais plutôt d’orientations à appliquer en fonction du contexte. Bien qu’elles ne soient pas normatives, la Ville s’y reportera dans l’examen des demandes d’aménagement.

### Forme bâtie

#### Ligne directrice 1 : Entrées

Orienter les principaux points d’entrée vers la voie publique principale, de manière à ce qu’ils soient reliés au trottoir et clairement identifiables à l’aide d’éléments architecturaux ou de signalisation.



#### Ligne directrice 2 : Orientation

Orienter les bâtiments face aux parcs, aux esplanades et aux espaces naturels pour « encadrer » ces lieux et faire en sorte qu’ils soient à portée de vue, à des fins de sécurité.



### Ligne directrice 3 : Terrains d'angle

Sur les terrains d'angle, construire le bâtiment à proximité des deux rues publiques et assurer le même niveau de détail architectural sur les deux façades formant l'angle, y compris les fenêtres et les portes principales. Élargir les terre-pleins aux angles pour permettre l'aménagement de trottoirs confortables dotés de surfaces à planter décoratives, d'espaces pour s'asseoir et d'autres commodités. Si possible, aménager l'entrée principale à l'angle des deux rues.



### Ligne directrice 4 : Retrait

Pour les bâtiments de grande hauteur, mettre les étages supérieurs en retrait par rapport à la ligne de lot avant pour réduire au minimum les répercussions sur le paysage de rue, comme l'ombrage et l'accélération du vent. Par exemple, prévoir un retrait de 2 mètres à partir du 4<sup>e</sup> étage et d'un autre 2 mètres à partir du 8<sup>e</sup> étage.



### Ligne directrice 5 : Transition

Assurer une transition en douceur entre les hauteurs et volumétries des bâtiments attenants pour réduire au minimum les répercussions des bâtiments plus élevés, comme l'ombrage et l'accélération du vent.



### Ligne directrice 6 : Enseignes

Choisir l'emplacement et la taille des enseignes sur auvent, sur mur ou en saillie de manière à mettre en valeur la façade et ses caractéristiques particulières, l'entrée du commerce ou les fenêtres, et à éviter qu'elles dominant la façade ou éclipsent des éléments d'architecture.



### Ligne directrice 7 : Éclairage

Installer sur les bâtiments des dispositifs offrant un éclairage adapté aux piétons, qui met en relief les caractéristiques architecturales et qui favorise un sentiment de sécurité en illuminant les trottoirs et les zones piétonnes, sans être trop éblouissant.



### Ligne directrice 8 : Auvents

Pour les utilisations non résidentielles, installer des auvents pour protéger les piétons des éléments. Si le bâtiment abrite plusieurs commerces, il doit y avoir plusieurs auvents ne couvrant chacun que la largeur de chaque vitrine ou commerce, plutôt qu'un long auvent unique.



Ligne directrice 9 : Continuité architecturale

Harmoniser les caractéristiques architecturales du bâtiment, comme les garde-pieds, les vitrines, les fenêtres des étages supérieurs, les garde-fous, les lignes de corniche, les lignes de toiture et les enseignes, pour créer une continuité visuelle.



Ligne directrice 10 : Retraits pour les utilisations non résidentielles

Pour les utilisations non résidentielles, notamment les bâtiments commerciaux et institutionnels, prévoir un retrait de 0 à 3 mètres par rapport aux lignes de lot avant ou latérales pour créer des rues plus intimes.



Ligne directrice 11 : Augmentation des retraits pour les utilisations non résidentielles

Faire passer le retrait à au plus 5 mètres pour les bâtiments non résidentiels si l'espace additionnel ainsi créé se prête à des activités axées sur les piétons (vente, repos, s'asseoir, manger).



### Ligne directrice 12 : Façades non résidentielles

Concevoir les bâtiments non résidentiels ou polyvalents de manière à ce que leurs façades visibles au public soient mises en valeur par des fenêtres, des éléments en saillie et des redents, pour éviter les murs vides ou composés d'un seul matériau. Pour les façades du rez-de-chaussée, orienter les matériaux et les caractéristiques architecturales vers les espaces piétonniers.



### Ligne directrice 13 : Vitrites commerciales

Concevoir les bâtiments à vocation commerciale au rez-de-chaussée en aménageant des fenêtres et des portes transparentes occupant au moins 80 % de la façade linéaire au rez-de-chaussée et au moins 50 % de tous les étages supérieurs. Veiller à ce que les fenêtres aient au moins 2,5 mètres de hauteur, se situent à moins de 1 mètre du sol et permettent de voir l'intérieur du magasin.



### Ligne directrice 14 : Diversification pour les utilisations résidentielles

Varié les façades des unités des îlots à logements multiples bas, de manière à ce que les façades d'un même îlot diffèrent quant aux détails architecturaux, aux profils et aux formes de toits, aux couleurs, aux matériaux et aux largeurs de terrains.



### Ligne directrice 15 : Retraits pour les utilisations résidentielles

Pour les utilisations résidentielles, prévoir un retrait de 3 à 5 mètres par rapport aux lignes de lot avant ou latérales. Il s'agit de créer des rues plus intimes tout en assurant le respect de la vie privée, un aménagement paysager adéquat de la cour avant, des lignes de lot ininterrompues, un ensoleillement approprié et un espace suffisant pour les services publics, le stockage de la neige et le mobilier urbain.



### Ligne directrice 16 : Garages résidentiels dans l'allée arrière

Concevoir les garages des maisons de coin qui jouxtent les rues publiques de façon complémentaire à l'habitation principale sur les plans des matériaux, des fenêtres et des éléments d'architecture.



### Ligne directrice 17 : Rez-de-chaussée résidentiels

Pour les gros immeubles d'appartements, prévoir pour les logements du rez-de-chaussée une entrée donnant accès à la rue et visible depuis celle-ci, qui tient lieu de porte avant. Si possible, concevoir ces logements de façon à en permettre l'éventuelle conversion en utilisations non résidentielles, en prévoyant une hauteur plancher-plafond de 3,3 à 4 mètres.



## Paysage de rue

### Ligne directrice 18 : Commodités

Donner un style uniforme à toutes les commodités de la rue ou de l'îlot – éclairage piétonnier, boîtes à journaux, bancs, poubelles – pour obtenir un environnement piétonnier agréable. Concentrer ces commodités à des endroits clés hors des trajets piétons, afin qu'elles n'encombrent pas les trottoirs et ne nuisent pas aux déplacements à pied.



### Ligne directrice 19 : Stationnement pour bicyclettes

Aménager les espaces de stationnement pour bicyclettes des bâtiments commerciaux et institutionnels à des endroits bien visibles et reliés au réseau piétonnier, de façon à ce qu'ils soient près des entrées et ne nuisent pas aux voies piétonnières.



### Ligne directrice 20 : Trottoirs

Prévoir des trottoirs d'au moins 2 mètres de largeur sur toutes les rues qui donnent un accès direct aux entrées des bâtiments. Dans les zones très achalandées par les piétons, le long des rues de transport en commun par exemple, les trottoirs doivent avoir au moins 3 mètres de largeur.



Ligne directrice 21 : Passages protégés pour piétons

Concevoir les passages protégés pour piétons avec du marquage de surface approprié ou des matériaux variés et des indications claires, surtout dans les zones commerciales où il y a beaucoup de piétons, pour délimiter efficacement les voies piétonnières.



Ligne directrice 22 : Arrêts de transport en commun

Prévoir pour les arrêts de transport en commun des points d'embarquement à revêtement dur et hors trottoir, qui mesurent au moins 2 mètres de largeur pour permettre aux passagers de débarquer en toute sécurité, et sont suffisamment longs pour accueillir toutes les portes des plus longs véhicules desservant l'arrêt. Tous les abribus doivent être transparents de chaque côté pour assurer une visibilité maximale tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.



Ligne directrice 23 : Paysagement des rues

Paysager l'espace entre les bâtiments et les trottoirs avec des plantations cache-fondations, des arbres de rue, du mobilier urbain et des matériaux inertes faisant le lien avec les trottoirs publics.



### Ligne directrice 24 : Emplacement des arbres de rue

Planter des feuillus de 6 à 10 mètres au centre de façon à créer une ligne, y compris à l'avant des parcs, pour que les espèces choisies viennent à former un couvert uniforme et fermé. L'emplacement des arbres devra être choisi en fonction de celui des ouvrages de services publics et de l'infrastructure occupant l'emprise.



### Ligne directrice 25 : Plantation des arbres de rue

Dans les zones commerciales, planter les arbres de rue sur des terre-pleins pavés, dans un trou adéquat recouvert d'une grille métallique et possiblement de manchons métalliques. Dans les zones résidentielles, planter les arbres sur des terre-pleins gazonnés et paysagés. Si les bâtiments forment une ligne continue, planter un arbre par habitation en rangée, un arbre par deux habitations superposées en rangée et un arbre par deux logements.



## Stationnement et chargement

### Ligne directrice 26 : Zones de service

Aménager les zones de service pour la livraison, le chargement et la collecte des déchets sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour réduire les obstacles à la circulation sur les rues publiques et favoriser l'attrait esthétique du paysage de rue. Veiller à ce que les aires de débarquement de passagers soient adéquatement paysagées.



Ligne directrice 27 : Équipement de services publics

Concevoir l'équipement de services publics de manière à ce qu'il ne mine pas le paysage de rue public, soit en l'incorporant à un bâtiment ou aux éléments du paysage de rue, comme les entrées de rue aménagées ou les lampadaires, pour qu'il ne soit pas visible depuis la rue publique, soit en le fondant dans l'aménagement paysager. Si possible, regrouper l'équipement pour réduire au minimum les répercussions visuelles.



Ligne directrice 28 : Stationnement en surface

Aménager les places de stationnement en surface sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, et loin des intersections pour les terrains d'angle. Prévoir un seul accès à l'entrée de cour par façade pour réduire au minimum les conflits entre piétons et véhicules sur le trottoir et maximiser l'espace disponible pour l'aménagement paysager et le stationnement sur rue.



Ligne directrice 29 : Dissimulation du stationnement en surface

Prévoir un espace paysagé de 3 à 6 mètres de largeur le long de la limite de tout espace de stationnement en surface adjacent à une emprise publique.



Ligne directrice 30 : Entrées des garages de stationnement

Concevoir les entrées de garage sur les rues publiques de façon à ce qu'elles ne dominant pas le paysage de rue, en y incorporant des espaces paysagés et des éléments architecturaux, comme des balcons surplombants ou des entrées en retrait.



Ligne directrice 31 : Structures de stationnement autonomes

Pour les structures de stationnement de surface, concevoir les utilisations commerciales ou résidentielles au niveau du sol de façon à ce qu'elles couvrent toute la longueur de la façade donnant sur la rue.



Ligne directrice 32 : Structures de stationnement complémentaires

Veiller à ce que les structures de stationnement de surface aux étages inférieurs d'un bâtiment s'agencent bien avec le design et l'architecture du bâtiment pour éviter qu'elles en appauvrissent l'aspect visuel.



## Espaces ouverts et liens

### Ligne directrice 33 : Arbres mûrs

Intégrer les éléments naturels existants, comme les arbres adultes, dans les aménagements en variant au besoin les marges de reculement des bâtiments.



### Ligne directrice 34 : Allées piétonnières dans les îlots

Diviser les longs îlots par une allée piétonnière d'au moins 3 mètres de largeur pour faciliter le déplacement des piétons et des cyclistes dans le quartier.



### Ligne directrice 35 : Espaces publics dynamiques

Situer les utilisations actives qui entraînent beaucoup de déplacements à pied, comme les commerces, les cafés et restaurants et les immeubles résidentiels à forte densité, en périphérie des esplanades et des allées piétonnières. Veiller à ce que les fenêtres soient orientées vers ces espaces pour susciter l'intérêt et assurer la sécurité.



Ligne directrice 36 : Conception des parcs

Utiliser des éléments construits et des éléments paysagers inertes et vivants dans les parcs et les esplanades pour définir et organiser les zones d'activité, les zones de circulation, les points d'entrée, les espaces pour s'asseoir et les lieux de rassemblement.



Ligne directrice 37 : Zones de gestion des eaux pluviales

Concevoir les installations de gestion des eaux pluviales de façon à en permettre l'accès au public et pour que l'on puisse y offrir des activités d'interprétation et d'éducation. Ces sites doivent aussi contribuer à la protection et à la valorisation des caractéristiques et fonctions naturelles. Veiller à ce que les bassins ne soient pas entièrement clôturés, et à ce que toute clôture nécessaire soit de nature décorative.



Ligne directrice 38 : Aires d'agrément extérieures

Prévoir une aire d'agrément extérieure pour les immeubles d'appartements et les bâtiments polyvalents situés à côté d'un espace récréatif intérieur. Cette aire doit être à la vue des unités résidentielles et bien cadrer avec le paysage de rue public. Elle peut aussi prendre la forme d'une terrasse paysagée sur le toit, dissimulée et à l'abri du vent.



### Ligne directrice 39 : Pistes et sentiers

Concevoir des pistes et sentiers sans obstacle, munis d'indications claires, de pavé marqué au croisement avec les rues et des commodités nécessaires, comme des espaces pour s'asseoir, des poubelles, de l'éclairage et des renseignements éducatifs.



### Ligne directrice 40 : Terrasses

Utiliser des balustrades transparentes et ouvertes pour délimiter les espaces publics des espaces privés.



## Additif 2 – Projections démographiques et prévision des densités

Options	Surface de plancher prévue pour les utilisations commerciales (m <sup>2</sup> )	Surface de plancher prévue pour les utilisations de bureau (m <sup>2</sup> )	Nombre de logements prévu	Projections démographiques	Emplois prévus	Personnes et emplois/hectares bruts
Option 1	200 000	0	8 008	15 616	4 444	125
Option 2	217 000	110 000	8 008	15 616	10 322	161
Option 3	110 000	205 000	8 008	15 616	12 694	176

### Hypothèses

Les chiffres correspondent au total de chaque option; ils ne sont pas cumulatifs.

**Calcul de la superficie nette**

70 % de la superficie brute pour les terrains portant la désignation de « quartier polyvalent » et de « quartier »

90 % de la superficie brute pour la zone de la station et le couloir polyvalent

**Densités d'emploi**

1 emploi par 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher hors œuvre brute pour les utilisations commerciales

1 emploi par 20 m<sup>2</sup> de surface de plancher hors œuvre brute pour les utilisations de bureau

**Taille du ménage**

Appartements 1,62

Habitation en rangée 2,06

## Section 11 : Annexes

Annexe A – Plan de désignation

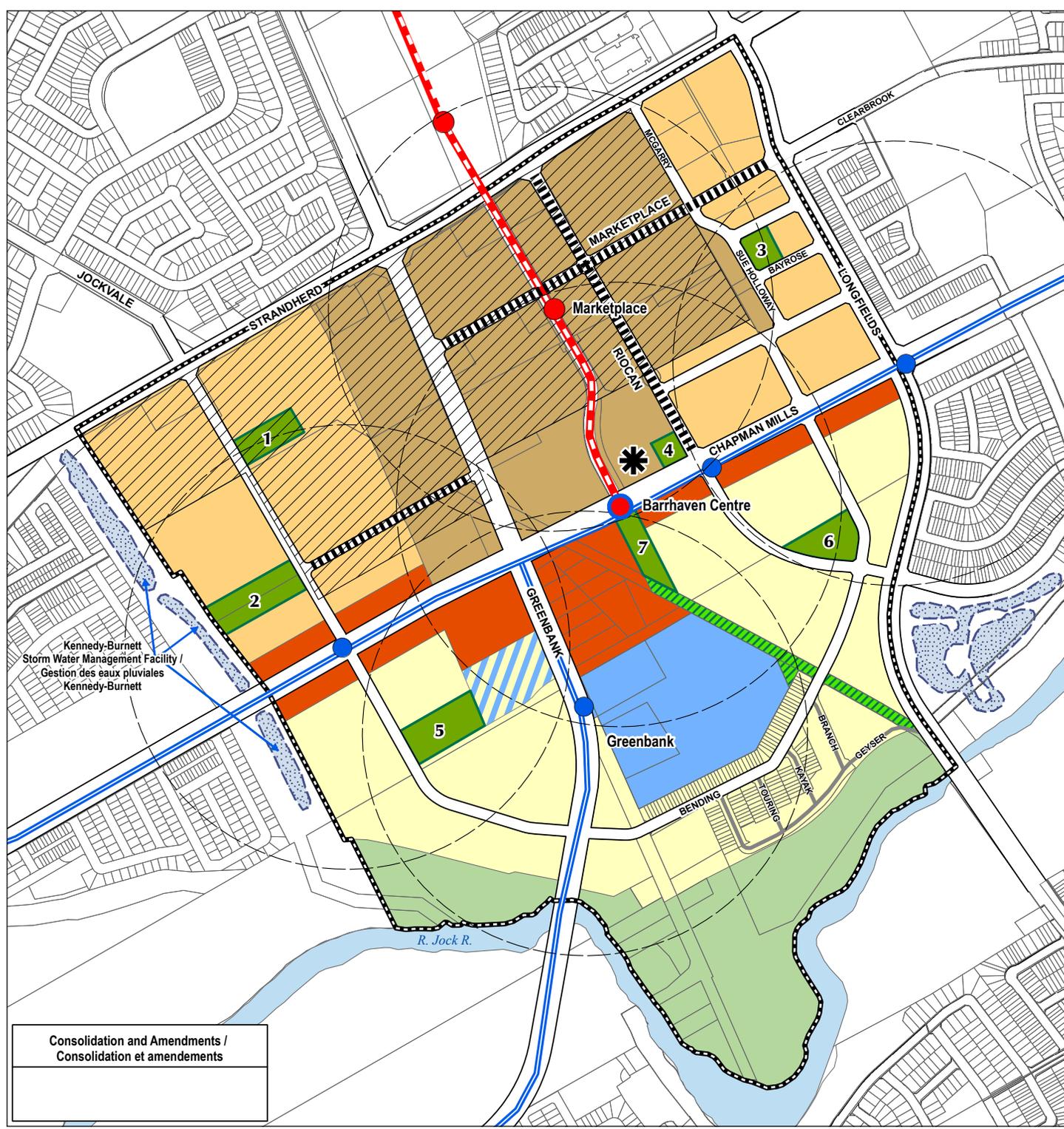
Annexe B – Réseau cyclable



# Barrhaven Downtown / Centre-ville de Barrhaven

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2  
Annexe A - Plan de désignation



-  Barrhaven Downtown Secondary Plan Boundary /  
Limite du plan secondaire du centre-ville de Barrhaven
-  Station Area / Secteur de la station
-  Strandherd Retail District /  
District de commerces de détail de la prom. Strandherd
-  Mixed-Use Corridor / Corridor d'utilisations mixtes
-  Mixed-Use Neighbourhood / Quartier polyvalent
-  Neighbourhood / Quartier
-  School / Neighbourhood /  
Secteur à proximité d'une école / Quartier
-  Green Transportation and Utility Corridor /  
Couloir de mobilité durable et de services publics
-  Park / Parc ( #s refer to Policy 4.2 / référer à la politique 4.2)
-  District Park and Natural Lands /  
Parc de secteur et espaces naturels
-  School / École
-  Future O-Train and Station / O-Train et station (projetés)
-  Transitway – at grade / Transitway – Voie à niveau
-  Transfer Station / Station de correspondance
-  400m Buffer of Transit Station /  
Zone à proximité de la station (400 m)
-  Active-Frontage Street / Rue à façade active
-  Civic Complex / Complexe municipal
-  Storm Water Management /  
Gestion des eaux pluviales

Kennedy-Burnett  
Storm Water Management Facility /  
Gestion des eaux pluviales  
Kennedy-Burnett

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

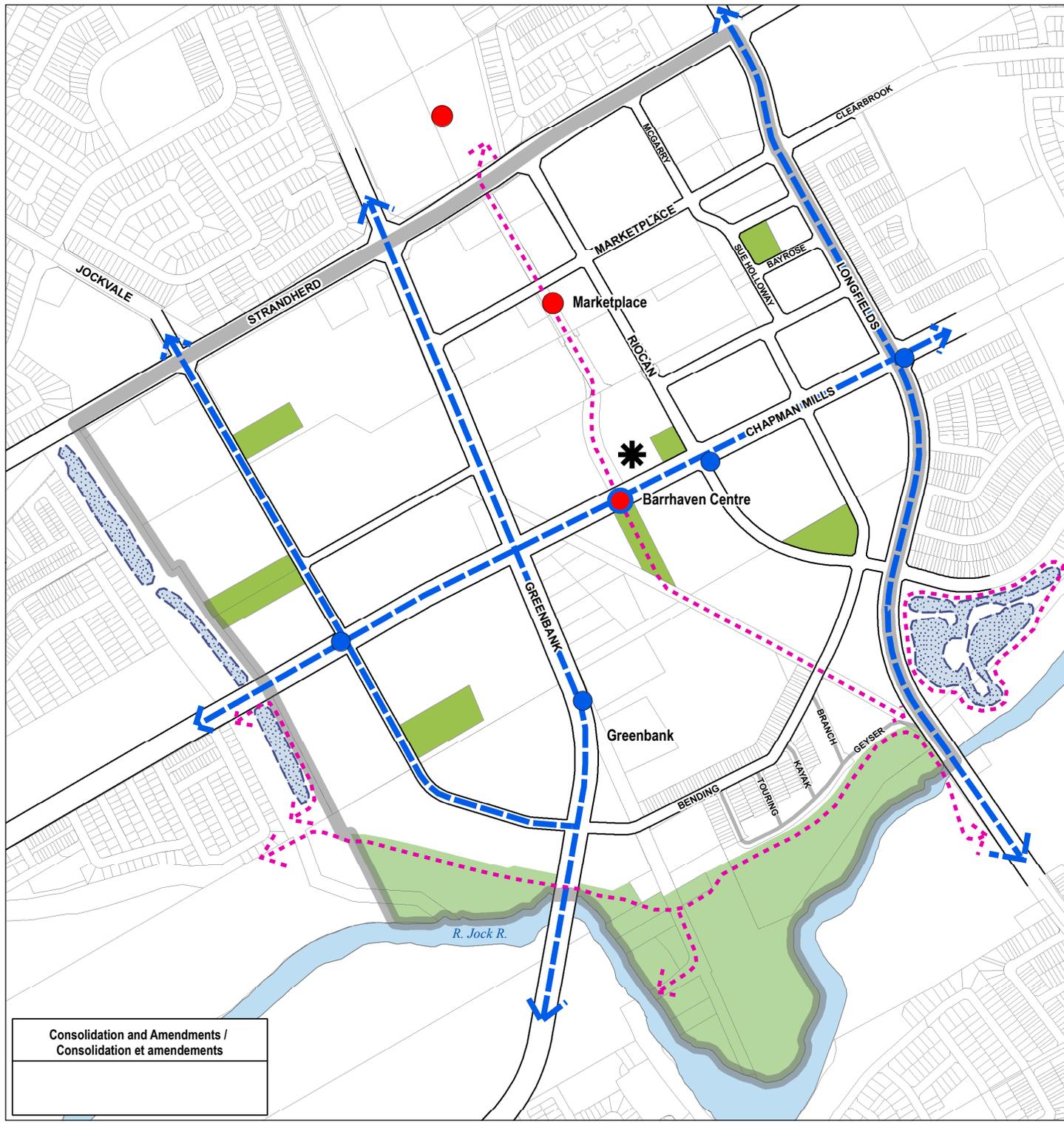


Planning, Infrastructure and Economic Development Department,  
Geospatial Analytics, Technology and Solutions  
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,  
Analyse géospatiale, technologie et solutions

# Barrhaven Downtown / Centre-ville de Barrhaven

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
Schedule B - Cycling Network Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2  
Annexe B - Plan du réseau de pistes cyclables



Barrhaven Downtown Secondary Plan Boundary /  
Limite du plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

Multi-Use Trail / Sentier polyvalent

Cycling Facility / Infrastructure cyclable

Future O-Train Station / Station projetée - O-Train

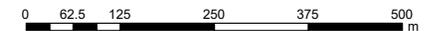
Transitway Station / Station du Transitway

Transfer Station / Station de correspondance

Civic Complex / Complexe municipal

Storm Water Management /  
Gestion des eaux pluviales

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements



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