

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

[Modification n° 238, le 10 janvier 2020]

1.0 Introduction

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

Le Plan officiel de la Ville désigne le centre-ville de Barrhaven à la fois comme un « centre polyvalent » et un « centre-ville » et le qualifie de secteur de densification. Cette partie de Barrhaven est desservie par une voie du Transitway dénivelée (transport en commun rapide par autobus), et on prévoit la raccorder à la Ligne 1 de l'O-Train (train léger) ainsi qu'au Transitway, qui la traverserait de part et d'autre. Partout à Ottawa, la croissance et la densification dépendent de la proximité du transport en commun. Ce centre-ville attirera les projets d'aménagement et, avec le temps, deviendra pour le quartier un carrefour communautaire polyvalent dynamique qui favorisera tant les déplacements à pied que le transport en commun.

1.1 Définition de la zone visée

Le centre-ville de Barrhaven, d'une superficie d'environ 165 hectares, se trouve dans la partie sud-ouest 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 le prolongement futur de la promenade Longfields, et au sud par la rivière Jock.

2.0 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 en six grands buts :

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 dans les projets d'aménagement publics que privés.
3. **Utilisations du sol diverses** : Un vaste éventail d'utilisations du sol permettant l'aménagement de commerces, de bureaux, d'établissements institutionnels et de résidences.
4. **Réseau d'espaces verts diversifiés et accessibles** : Un réseau d'espaces verts diversifiés et accessibles.
5. **Système de transport efficace** : Un réseau de transport multimodal efficace.
6. **Planification de la croissance** : Une progression logique de l'aménagement sur rue jusqu'à maturité, des premières phases à la concrétisation de la vision urbaine définie pour le secteur (annexe B).

Le centre-ville s'articule autour de cinq éléments : le transport en commun, les espaces verts, la densité, les rues et les îlots. Deux voies du Transitway s'y croisent et dictent les utilisations du sol tout autour. Des espaces verts y seront intégrés, la hauteur et la densité seront à leur plus fort autour du carrefour de transport en commun pour diminuer jusqu'aux limites du centre-ville. Le Plan prévoit pour le centre-ville un réseau de rues hautement intégrées et entièrement reliées qui formeront un système d'îlots ordinaires où évolueront différents quartiers. Les îlots urbains devraient avoir une superficie allant de 1 à 2 hectares.

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

3.0 Utilisations du sol

Le centre-ville de Barrhaven sera un milieu de vie polyvalent où cohabiteront plusieurs utilisations du sol au sein de secteurs désignés, utilisations qui seront intégrées et reliées par un réseau pratique de rues, de sentiers et de parcs. On trouvera les plus fortes densités autour des deux voies du Transitway. Le centre-ville de Barrhaven est désigné « centre polyvalent » et « centre-ville » dans le volume 1 du 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.

Le centre-ville 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 sera une zone polyvalente. C'est la partie la plus aménagée jusqu'à présent; on y trouve actuellement le district 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 transport en commun rapide. Quant à la partie sud, elle offrira plutôt un paysage résidentiel; on y trouvera des habitations urbaines compactes qui cadrent avec la vision concernant le centre-ville, et qui permettront aux résidents de se rapprocher du transport en commun, des parcs et des commodités.

3.1 Désignations d'utilisation du sol

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

3.1.1 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 au centre-ville (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 au centre-ville.

1. Est permis tout un éventail d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles, de divertissement 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 l'espace 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 4.0.

3.1.2 Corridor 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.

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

1. Est permis tout un éventail d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles, de divertissement et récréatives.
2. 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.
3. Les bâtiments auront au moins deux étages.
4. L'aménagement d'aires de stationnement en surface ne sera pas permis entre la façade des bâtiments et la promenade Chapman Mills.
5. 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.

3.1.3 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 et le réseau de transport en commun.

1. Est permis tout un éventail d'utilisations du sol favorisant l'usage du transport en commun, notamment des utilisations résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles, de divertissement et récréatives.
2. 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.
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 l'espace public.

3.1.4 Résidences

Au sud de la promenade Chapman Mills, le centre-ville revêt un caractère plus résidentiel. La désignation d'utilisation résidentielle offrira des options d'habitations urbaines adaptées à un centre-ville suburbain, à proximité des commodités et du transport en commun.

1. Les utilisations résidentielles et les parcs sont permis et encouragés, s'agençant avec la nature compacte, dense et urbaine du centre-ville.
2. Les bâtiments auront au moins deux étages.
3. La densité minimale pour les utilisations résidentielles est de 50 logements par hectare net.

3.1.5 Écoles

Les terrains désignés pour l'aménagement d'écoles accueilleront des écoles, mais pourront aussi être réservés pour d'autres utilisations communautaires.

1. Les écoles, les installations communautaires et les lieux de culte sont permis.
2. Les terrains désignés « école » situés à l'ouest du chemin Greenbank ont aussi la désignation d'utilisation résidentielle.

3.1.6 District de commerces de détail de la promenade Strandherd

Le district 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.

1. Les magasins à grande surface sont permis dans le district, comme le montre l'annexe A.

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

2. 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.
3. Malgré les politiques des désignations sous-jacentes, les projets d'aménagement non résidentiel dans le district ne sont pas assujettis à une hauteur de bâtiment minimale.
4. Les projets d'aménagement intercalaire et la densification des propriétés dans le district sont encouragés. Les projets de réaménagement doivent tenir compte des politiques relatives aux désignations sous-jacentes, illustrées dans l'annexe A.
5. 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 :
 - i. 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 liens piétonniers.
 - ii. 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 i ci-dessus.
6. 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.

4.0 Espace 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

1. Les parcs publics et les installations communautaires sont permis.
2. Les parcs 1, 2 et 3 de l'annexe A 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. être désignés « parcs urbains » 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 de jeu, des modules de jeux, des structures de conditionnement physique, des aires de jeux libres et d'autres installations semblables;
 - d. être exempts de terrains de sport.
3. Les parcs 5 et 6 de l'annexe A doivent :
 - a. en règle générale, avoir une superficie variant 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.
4. De miniparcs urbains seront aussi envisagés lors du processus d'approbation des plans de lotissement pour les secteurs désignés « zone de la station », « corridor polyvalent » et « quartier polyvalent ». Ces miniparcs doivent :
 - a. en règle générale, avoir une superficie variant 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 de jeu, des

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

structures de conditionnement physique, des aires pour les spectacles, des terrains de basketball ou d'autres installations semblables.

4.3 Esplanades urbaines

1. Les esplanades publiques et les installations communautaires sont permises.
2. L'esplanade publique au coin de la promenade Chapman Mills et de l'avenue Riocan (parc 4) doit :
 - a. en règle générale, avoir 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 de jeu, 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;
 - 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.

4.4 Corridor récréatif

L'ancienne emprise du chemin Jockvale, à l'est de la station Barrhaven Centre, sera transformée en un corridor récréatif qui s'ajoutera aux liens piétonniers et cyclables entre le parc de district et l'esplanade centrale.

1. Les parcs publics et les installations communautaires sont permis.
2. Le corridor récréatif (parc 7) doit :
 - a. servir clairement de lien piétonnier 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 de jeu, des modules de jeux, des structures de conditionnement physique et des terrains de basketball.

4.5 Espaces publics appartenant à des intérêts privés

Pour contribuer à la création d'un quartier compact, la Ville encouragera l'aménagement d'espaces publics appartenant à des intérêts privés partout au centre-ville afin d'enrichir le réseau d'espaces ouverts. La zone de la station sera plus particulièrement ciblée pour ce type d'espaces.

1. 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.
2. 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.
3. Ils sont assujettis à une servitude de surface inscrite au registre des titres et le demeurent à perpétuité pour permettre leur accès au public.
4. 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.
5. Ils doivent être accueillants pour le public, et être conçus et aménagés selon les politiques et lignes directrices applicables.
6. 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.

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

4.6 Parc de district et espaces naturels

La désignation de « parc de district et espaces naturels » permettra de créer le parc de district de la rivière Jock, un vaste espace naturel composé principalement d'aires de loisirs passifs, mais offrant également des possibilités de loisirs actifs. Ce parc, qui s'étendra sur toute la largeur du centre-ville le long de la rivière Jock, sera un élément central du réseau d'espaces verts dans le secteur et sera relié aux espaces verts, existants et prévus, des quartiers avoisinants.

1. 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 sous-section 4.2(1) ci-dessus, 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.
2. En ce qui a trait à la conception du parc de district de la rivière Jock :
 - 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 une étude d'impact sur l'environnement sera réalisée afin de déterminer la zone tampon à prévoir entre ces utilisations et les aires naturelles du site.
3. La Ville collaborera avec l'office de protection de la nature concerné, 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.
4. Les maisons et les commerces existants dans le secteur désigné « parc de district » sont reconnus comme étant des usages conformes aux termes de la politique 5 de la sous-section 3.3 du Plan officiel. Les propriétaires peuvent y apporter des améliorations dans la mesure où celles-ci sont permises par le zonage actuel du terrain.

4.7 Complexe municipal

Un nouveau complexe municipal est envisagé au cœur du quartier. Il s'agira d'une installation municipale polyvalente destinée à servir tout le quartier de Barrhaven (comme le montre l'annexe A). Cette installation jouxtera la station Barrhaven Centre et l'esplanade publique qui s'y rattache. L'aménagement du complexe dépendra de la disponibilité des fonds.

1. 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.
2. Le complexe sera de caractère urbain. Les bâtiments donneront généralement sur la promenade Chapman Mills.
3. Tous les bâtiments auront au moins deux étages.
4. 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.

5.0 Forme bâtie**5.1 Forme bâtie**

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

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 transport en commun rapide au centre-ville ainsi que la diversification des habitations quant à leurs hauteur, volumétrie et type.

1. Les projets d'aménagement au centre-ville doivent tenir compte des lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven qui figurent à l'annexe A 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. 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 (entre la promenade Chapman Mills et la promenade Strandherd) et l'avenue Marketplace (entre la promenade Longfields et le 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.

1. L'emplacement de ces rues à façade active figure à l'annexe A.
2. 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.
3. Sera encouragé au rez-de-chaussée l'aménagement de commerces et de restaurants avec terrasses extérieures.
4. Les utilisations résidentielles sont permises au rez-de-chaussée, à condition de prévoir des logements individuels avec un accès direct à la rue.
5. Les zones de service et de livraison ne sont pas autorisées directement sur la rue.
6. Le stationnement en surface n'est pas permis entre la façade des bâtiments et la rue.

6.0 Transport

Le réseau de transport au centre-ville de Barrhaven sera accessible et durable, axé qu'il sera sur les modes de déplacement autres que l'automobile, comme le transport en commun, le vélo et la marche. Il y aura quatre composantes : le transport en commun, les routes, le réseau piétonnier 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 le centre-ville.

6.1 Réseau de transport en commun

Deux voies du Transitway desserviront le centre-ville : 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

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

paysagés. Pour l'axe nord-sud, il y aura un couloir réservé au transport en commun au nord de la promenade Chapman Mills, et au sud de celle-ci, les autobus circuleront dans les voies centrales de cette promenade et du chemin Greenbank.

Deux stations du Transitway pourraient voir le jour sur la promenade Chapman Mills : une à l'est, à la hauteur de la promenade Longfields, et une au centre, là où se croisent les voies du Transitway. Trois stations du Transitway sont proposées pour le centre-ville : les stations existantes Marketplace et Barrhaven Centre, et une autre, nouvelle, au sud de la promenade Chapman Mills, sur le nouveau tracé du chemin Greenbank. Le croisement des voies du Transitway sera le lieu névralgique du transport en commun au 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. 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 à la sous-section 4.3 du Plan officiel ainsi que dans les lignes directrices sur l'aménagement urbain pour le centre-ville de Barrhaven contenues dans l'annexe A.
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 du centre-ville, 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, 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 du centre-ville, 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 au centre-ville.

1. Le chemin Greenbank et la promenade Chapman Mills, au centre-ville, 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.
2. 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.
3. 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 piétonnier et cyclable

Le réseau d'infrastructures pour les piétons et cyclistes sera sécuritaire et accessible à tous les usagers,

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

s'intégrera bien à la forme bâtie environnante et sera relié à diverses destinations du centre-ville et des quartiers voisins.

1. Les artères (chemin Greenbank, promenade Longfields et promenade Strandherd) et la route collectrice principale (promenade Chapman Mills) seront munies d'installations pour les piétons et cyclistes.
2. 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.
3. 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.
4. Un lien piétonnier et cyclable doit être aménagé entre la promenade Chapman Mills, à l'est du bassin de rétention des eaux pluviales Kennedy-Burnett, et les rues avoisinantes. S'il n'y a pas de terrains publics disponibles à cet effet, un sentier piétonnier et cyclable doit être planifié à cette fin dans le lotissement adjacent.
5. Des trottoirs doivent être prévus de chaque côté des rues publiques dans la zone de la station, le corridor polyvalent et le quartier polyvalent.

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.

1. 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.
2. La Ville encouragera le partage de terrains de stationnement, sous réserve d'évaluations.
3. Les stationnements souterrains ou en élévation sont autorisés et seront encouragés pour tous les projets d'aménagement dans la zone de la station.
4. Le stationnement sur rue est permis des deux côtés de toutes les voies de circulation du centre-ville. Il pourra être nécessaire, à long terme, d'imposer des restrictions pour les grandes voies, par exemple interdire le stationnement aux heures de pointe.
5. Les places de stationnement exigées pour une utilisation non résidentielle n'ont pas à se trouver sur le même lot que le bâtiment, ni même sur un lot attenant. Sous réserve de l'approbation de la Ville, les places exigées pour tout projet d'aménagement au centre-ville pourront se trouver dans un rayon de 500 mètres du bâtiment en question.

7.0 Services publics et infrastructure

7.1 Eaux usées et eau potable

Au chapitre des eaux usées, le centre-ville sera raccordé à l'égout collecteur de Barrhaven, près de l'intersection du chemin Jockvale et de la rivière Jock. La Ville d'Ottawa a préparé les plans fonctionnels

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

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, le centre-ville sera approvisionné 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 du centre-ville, et celle de Chapman Mills, la portion est.

1. Tous les projets d'aménagement 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-ville de Barrhaven, et aux normes actuelles de la Ville d'Ottawa en matière de gestion des eaux pluviales.
2. 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.
3. 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 concerné et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs, s'il y a lieu.
4. 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.

8.0 Interprétation

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

L'annexe A (Utilisations du sol) désigne différents secteurs dans le centre-ville polyvalent 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 Plan officiel. Est indiqué l'emplacement des utilisations du sol et des emprises 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 3.0 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 volume 1 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

9.0 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 9.0 renforce et appuie les politiques de mise en œuvre contenues dans le volume 1 du Plan

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

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 à la section 4 du Plan officiel si elles s'appliquent.
2. Les buts, objectifs et politiques du présent Plan secondaire orienteront toutes les demandes d'aménagement visant le centre-ville de Barrhaven. La Ville s'appuiera sur les lignes directrices sur l'aménagement urbain énoncées à l'annexe A 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 au centre-ville 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 du centre-ville afin d'y permettre de nouveaux projets d'aménagement. 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.
6. Dans le district 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. Ces ententes peuvent porter sur les éléments suivants :
 - 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, les esplanades, les miniparcs et le corridor récréatif prévus à l'annexe A doivent servir d'espaces ouverts où les gens peuvent se rencontrer au centre-ville.

1. Les terrains à vocation de parc et d'esplanade devant être acquis par la Ville dans le cadre de demandes d'aménagement figurent généralement à l'annexe A.
2. Au centre-ville, la Ville devra acquérir des terrains pour la création de parcs comme suit :
 - a. cinq pour cent (5 %) de la superficie de terrain brute pour les utilisations résidentielles;
 - b. deux pour cent (2 %) de la superficie de terrain brute pour les utilisations commerciales;
 - c. pour les aménagements polyvalents, le calcul se fait selon le *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs*.

Plan secondaire du centre-ville de Barrhaven

3. Si l'annexe A ne prévoit aucun parc public sur une parcelle visée par un projet d'aménagement, il y aura règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc selon les taux ci-dessus prévus à cet effet. L'argent ainsi perçu servira à acquérir les terrains à vocation de parc indiqués pour le centre-ville.
4. Les parcs et les esplanades doivent être aménagés en parallèle avec les plans de lotissement visant les terrains pour lesquels ces parcs et esplanades sont créés.
5. Les propriétaires du centre-ville pourraient devoir conclure une entente privée de partage des coûts d'aménagement pour les parcs et esplanades figurant à l'annexe A, 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, confirmation que le propriétaire a signé l'entente et payé sa part des coûts.
6. L'emprise actuelle sur le chemin Jockvale, au sud de la promenade Chapman Mills (section 4.4, *Corridor récréatif*), sera transformée en couloir de sentier pour relier le cœur du centre-ville et la station Barrhaven Centre au parc de district et aux espaces naturels de la rivière Jock. Ce couloir sera exclu des terrains réservés à la création de parcs pour l'application de la sous-section 9.2(2).
7. La Ville fera l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement du parc de district de la rivière Jock, prévu à l'annexe A. La conception et l'aménagement du parc seront financés par les redevances d'aménagement.
8. Si des modifications mineures sont apportées aux limites d'un parc en application de la sous-section 9.3(2), la désignation d'utilisation du sol sous-jacente du parc 8 dans l'annexe A sera « corridor polyvalent ».

9.3 Demandes de modification

Le temps nécessaire à la réalisation de la forme bâtie définitive prévue pour le centre-ville sera plus long que pour les secteurs suburbains 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.

1. 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.
2. 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 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 Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique.
3. 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. Il peut s'agir :
 - a. d'un changement majeur dans le tracé du réseau d'artères ou de routes collectrices principales;
 - b. d'un changement de désignation d'utilisation du sol, sauf si une autre désignation est prévue à la section 3.0;
 - c. de tout autre changement jugé majeur par le directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique.

10.0 Annexes

Annexe A – Utilisations du sol

Annexe B – Plan du réseau cyclable