

5 UTILISATION DU SOL ET FORME BÂTIE

Le zonage appliqué sur la rue Bank permet déjà une densification générale importante, car le rapport plancher-sol (RPS) autorisé permettrait beaucoup plus d'aménagements sur la plupart des emplacements qu'on en observe aujourd'hui. Toutefois, pour atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de densification sur les artères principales et réaliser des aménagements axés sur le transport en commun, la stratégie de planification du présent PCC met en place une hiérarchie de densification en ciblant particulièrement les emplacements situés à distance de marche des services de transport en commun actuels et futurs, plus élevés, pour les aménagements polyvalents plus vastes. Ces zones concentrées de densification polyvalente sont appelées nœuds.

Bien qu'une plus grande souplesse soit prévue en matière de hauteur de bâtiment dans ces nœuds, il est souhaitable que ces zones atteignent des objectifs supplémentaires de planification et de design urbain. La souplesse offerte par les hauteurs de bâtiment accrues facilitera la tâche des propriétaires souhaitant appliquer les densités polyvalentes axées sur le transport en commun destinées à ces emplacements. Ces emplacements peuvent servir de catalyseurs de changement dans le reste du couloir.

Afin que soient gérées les répercussions liées au changement, les bâtiments les plus élevés seront soumis à des dispositions de zonage de design urbain et à des directives d'urbanisme plus strictes. Ces secteurs sont également destinés à offrir une variété d'utilisations du sol, et contribuent aux améliorations apportées au domaine public autour des emplacements afin de créer des conditions plus attrayantes pour les piétons le long de la rue.

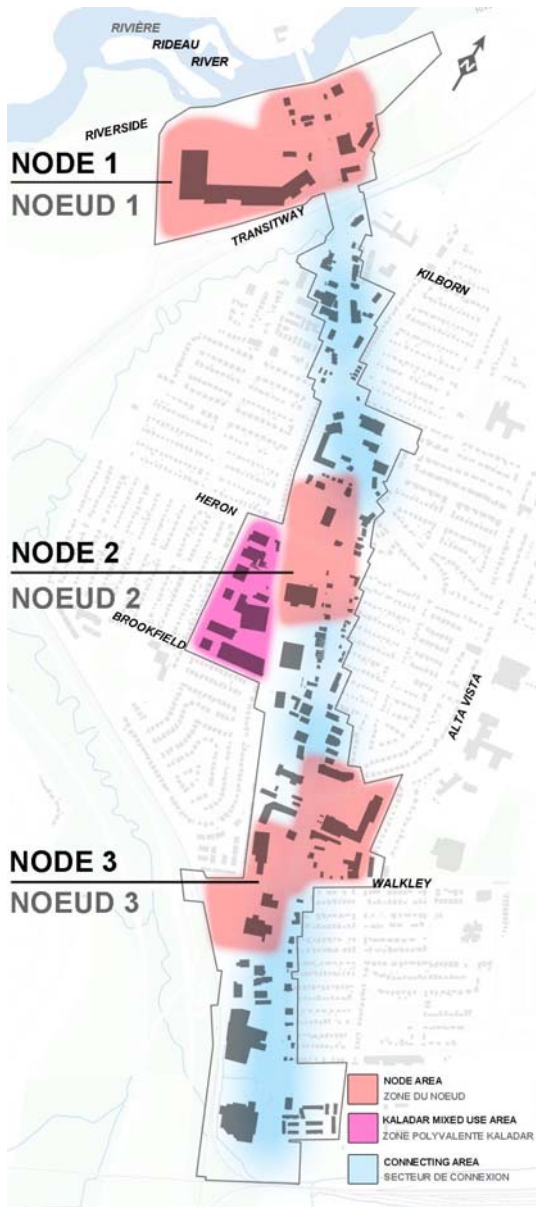
Les trois nœuds du secteur visé par le PCC sont les suivants :

- Nœud 1 : Parcelles aménageables des côtés ouest et est de la rue Bank, entre la promenade Riverside et le pont du Transitway, y compris le centre commercial Billings Bridge;
- Nœud 2 : Parcelles aménageables des côtés nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron;
- Nœud 3 : Parcelles aménageables des côtés nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, et des deux côtés de la promenade Alta Vista à la hauteur de la rue Bank.

La densification sera également réalisée dans un secteur polyvalent. De la même manière qu'un nœud, un secteur polyvalent proposera une variété d'utilisations résidentielles et non résidentielles, mais sera limité par la portée et l'échelle des utilisations autorisées. Dans ces secteurs, la compatibilité des nouvelles utilisations du sol doit être minutieusement prise en compte et adaptée aux quartiers résidentiels environnants. Un secteur polyvalent a été localisé dans le secteur visé par le PCC.

Le secteur Kaladar est une zone industrielle patrimoniale située près des quartiers résidentiels et des activités commerciales. Il est prévu de le réaménager en secteur polyvalent constitué de bâtiments peu élevés ou de hauteur moyenne. Les nouveaux aménagements adjacents au secteur résidentiel existant doivent être désignés pour que leur transition soit réalisée en douceur et qu'ils complètent le quartier environnant.

Figure 5.1 | Carte des nœuds et des zones polyvalentes et de liaison



Les secteurs de jonction sont situés en dehors des nœuds et du secteur polyvalent, et feront l'objet d'une densification dans les limites permises par le Règlement de zonage général de la Ville. Les lignes directrices de conception favoriseront un caractère de rue principale plus cohésif au fur et à mesure que les sites sont réaménagés, rapprochant en fin de compte les zones de nœud dans un couloir de rue principale intégré ayant sa propre identité communautaire et son propre caractère.

La figure 5.1 illustre les emplacements des trois catégories de densifications aux nœuds, au secteur polyvalent Kaladar et aux secteurs de jonction.

Le PCC de la rue Bank a pour objet de faire passer le secteur à l'étude de centre commercial linéaire à un axe central d'une nouvelle collectivité polyvalente à densité plus forte et focalisée sur trois nœuds piétonniers et tournés vers le transport en commun. Les commerces de détail continueront d'être présents sur la rue Bank, mais le PCC recommande l'application de mesures incitatives, comme une plus grande souplesse de zonage, pour attirer plus facilement des aménagements complémentaires résidentiels et de bureau. Avec le temps, le nombre de personnes habitant et travaillant dans le secteur augmentera, favorisant ainsi un dynamisme social et économique. Le couloir se transformera en axe plus actif et complet, accessible à pied depuis les quartiers environnants.

À la section 5.1, les lignes directrices générales d'utilisation du sol et de conception sont applicables à l'ensemble du secteur visé par le PCC (nœuds, secteurs polyvalents et secteurs de jonction). À la section 5.2, on retrouve d'autres lignes directrices s'appliquant aux nœuds et, à la section 5.3, celles propres au secteur polyvalent Kaladar.

Les lignes directrices d'utilisation du sol du PCC sont soutenues par le plan secondaire de la rue Bank, qui est une modification apportée au Plan officiel, et par les modifications au Règlement de zonage général. Il s'agit d'outils fondamentaux de mise en œuvre, aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui ajoutent des éléments de prévisibilité et de certitude à l'utilisation du sol et à la forme bâtie attendues.

5.1 LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION

Les lignes directrices générales suivantes s'appliquent à l'utilisation du sol et à la conception dans tout le secteur de planification visé par le PCC, sauf indication contraire.

Utilisation du sol

1. Une vaste gamme d'utilisations du sol, notamment résidentielles, de bureau, institutionnelles, d'emploi, communautaires et d'espace vert, est autorisée.
2. Les aménagements polyvalents comportant des utilisations de commerce de détail en rez-de-chaussée sont encouragés sur la rue Bank.
3. Dans chaque bâtiment polyvalent, les utilisations résidentielles ou de bureau doivent être considérées comme les utilisations principales et situées aux étages supérieurs.
4. Si un aménagement polyvalent ne peut pas être réalisé dans un bâtiment individuel, un regroupement d'immeubles abritant diverses utilisations uniques représente une approche de remplacement acceptable.



Immeuble polyvalent avec commerces de détail en rez-de-chaussée (MMM Group, 2011)



Immeuble polyvalent du secteur visé par le PCC (MMM Group, 2010)

5. Les terrasses commerciales extérieures sont déconseillées dans les rues latérales.
6. Les espaces ouverts publics et privés sont autorisés sur la rue Bank si un motif conceptuel solide le justifie dans l'aménagement et/ou dans l'emprise publique. Ces endroits peuvent servir de points d'accès, d'éléments d'entrée, de lieux de rassemblement, de centres d'attraction, de points de liaison, etc.
7. Divers types de logement et modes d'occupation sont encouragés dans les utilisations résidentielles.

Forme bâtie

1. Sauf indication contraire, la hauteur maximale des bâtiments situés dans les nœuds est de 50 mètres, soit environ seize étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure en fonction de la distance des secteurs résidentiels. La réglementation de zonage fournit des indications précises à ce sujet.
2. La hauteur maximale des bâtiments situés dans les secteurs de liaison (entre les nœuds) est de 25 mètres, soit environ huit étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure en fonction de la distance des secteurs résidentiels. La réglementation de zonage fournit des indications précises à ce sujet.
3. Un rapport plancher-sol (RPS) maximal de 2,0 est autorisé pour les propriétés dont le zonage est Artère principale. Si 80 pour cent des places de stationnement exigées sont aménagées en sous-sol, le RPS maximal sera

de 3,5. Ce rapport est celui actuellement autorisé dans une zone d'artère principale.

4. Il est préconisé de créer un mur de rue bien délimité de deux à quatre étages le long de la rue Bank.



Un mur de rue de trois étages qui définit bien le paysage de rue (MMM Group, 2009)

5. Le retrait maximal des bâtiments non résidentiels ou polyvalents situés dans les nœuds et donnant sur la rue Bank est de trois mètres. Si le bâtiment est situé du même côté de la rue que les fils et les poteaux de transport d'électricité, le retrait maximal des bâtiments est de cinq mètres. Les bâtiments existants couvrant jusqu'à 25 pour cent de leur surface de plancher hors œuvre brute sont dispensés de l'exigence de retrait maximal en façade. Cette exigence ne s'applique pas aux postes d'essence.
6. Le retrait des bâtiments résidentiels situés dans les nœuds et donnant sur la rue Bank doit être compris entre trois et six mètres si ces bâtiments abritent des résidences en rez-de-chaussée et sous réserve des exigences relatives aux retraits justifiés par la présence de fils aériens.
7. Les immeubles polyvalents doivent présenter, au rez-de-chaussée, une hauteur sol-plafond permettant diverses utilisations (p. ex. 4,5 mètres).
8. Des transitions de hauteur doivent être prévues entre les immeubles élevés, ceux de hauteur moyenne et les immeubles bas existants. Ces

transitions de hauteur peuvent être obtenues en construisant les grands immeubles à bonne distance des moins élevés, en prévoyant un grand espace de séparation entre les bâtiments et en décalant vers l'arrière les étages supérieurs, en direction opposée des immeubles les moins élevés.



immeuble polyvalent de huit étages abritant des commerces de détail au rez-de-chaussée et des habitations aux étages supérieurs (MMM Group, 2010)



Animation en rez-de-chaussée et retrait du 3^e étage (MMM Group, 2009)

Conception

1. Dans les nœuds, au moins 70 pour cent de la largeur des terrains de la rue Bank doivent être occupés par un ou plusieurs murs de bâtiment. La largeur des terrains doit être mesurée à la hauteur du retrait avant. Un plan de mise en œuvre par étapes, présenté à la satisfaction du Service d'urbanisme et de gestion de la croissance de la Ville, peut servir à démontrer comment cette politique sera appliquée au fil

- des ans. Les bâtiments existants couvrant jusqu'à 25 pour cent de leur surface de plancher hors œuvre brute, les postes d'essence et les terrains ayant une façade de 35 mètres ou moins sur la rue Bank sont dispensés de cette exigence.
2. Les bâtiments ayant une façade sur voirie plus importante doivent présenter des éléments architecturaux qui rompent et égayent la façade. Les bâtiments ne doivent avoir aucune surface supérieure à 20 mètres sans présenter une forme quelconque d'articulation, une cour ou un autre élément architectural permettant de rompre l'aspect visuel de leur façade.
 3. Un retrait minimal d'au moins 2,5 mètres doit être prévu aux deuxième, troisième et quatrième étages des immeubles de hauteur moyenne afin de préserver un environnement axé sur la marche. Les retraits aux étages supérieurs contribuent à préserver une échelle humaine et permettent le passage de la lumière du jour sur les trottoirs.

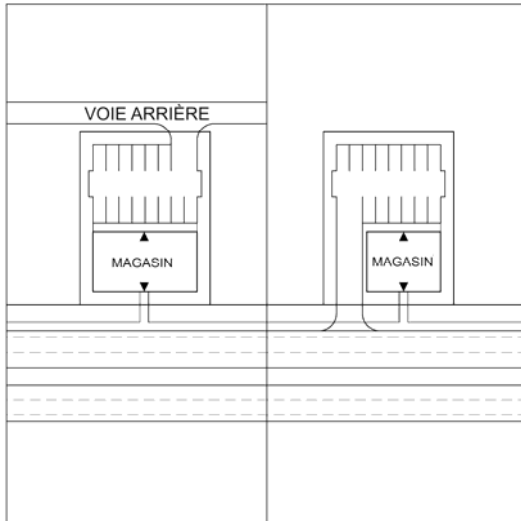


Immeubles ayant une large façade, un mur de rue de deux étages et présentant un retrait des étages supérieurs (MMM Group, 2010)

4. Le retrait et la conception des bâtiments doivent tenir compte des fils électriques aériens et des autres fils de services publics longeant le couloir de la rue Bank. Les fils aériens peuvent influencer sur l'emplacement et le choix des arbres de rue, et sur la distance de séparation entre les bâtiments et ces fils.
5. Les portes avant des immeubles longeant la rue Bank doivent être facilement accessibles pour les piétons. Des portes supplémentaires peuvent être prévues à l'arrière ou sur les côtés.
6. L'aménagement de terrains jouxtant l'entrée d'une station de transport en commun rapide doit comprendre, autant que possible, des liens piétonniers intérieurs et abrités menant aux points de correspondance de transport en commun.
7. Les immeubles élevés doivent être conçus comme des tours en pointe ayant une surface de plancher inférieure à 750 m² et présentant une bonne distance de séparation entre elles. Une séparation d'au moins 30 mètres est recommandée.
8. L'emplacement et l'orientation des étages supérieurs des immeubles élevés doivent tenir compte des quartiers résidentiels adjacents. La présence d'immeubles élevés dans les espaces d'agrément privés de quartiers résidentiels doit être atténuée à l'aide de retraits, de socles ou de structures intermédiaires de hauteur faible ou moyenne.
9. Les demandes d'aménagement dans les nœuds et les désignations de zonage d'artère principale doivent être examinées par le Comité d'examen du design urbain (CEDU) d'Ottawa. Une consultation préalable est nécessaire. Toute dispense d'examen de demande d'aménagement par le CEDU doit être décidée par la Ville et doit être respectée.
10. Un écran visuel doit être prévu entre les aires/rampes de stationnement et les résidences, afin de réduire l'impact visuel des véhicules. La présence d'arbres, d'arbustes ou de murs opaques bas est nécessaire pour masquer la vue des automobiles.
11. Les grands commerces de détail doivent être aménagés au rez-de-chaussée d'immeubles urbains à plusieurs étages.

Stationnement et accès

1. La présence d'aires de stationnement est déconseillée entre les bâtiments et la rue Bank. Elles doivent être situées derrière les bâtiments donnant sur la rue Bank, soit en surface ou soit dans des structures surélevées ou souterraines.



Aires de stationnement arrière accessibles par une ruelle ou par une entrée privée latérale

2. Les ententes de stationnement partagé entre occupants, immeubles et terrains sont encouragées, en particulier dans le cas des utilisations à horaires d'exploitation différents.
3. Les aires de stationnement doivent être accessibles depuis des ruelles ou des rues locales. Une entrée privée donnant sur la rue Bank peut être autorisée si aucune ruelle ou rue locale n'y donne accès.
4. Le stationnement peut être autorisé dans les cours latérales si la propriété est trop peu profonde pour permettre l'aménagement d'une aire dans la cour arrière ou si toutes les places de stationnement ne peuvent pas y être aménagées. Une seule entrée est autorisée pour les aires de stationnement en cour latérale.

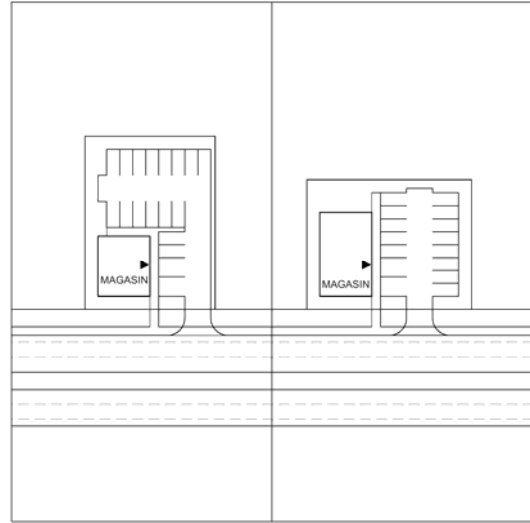
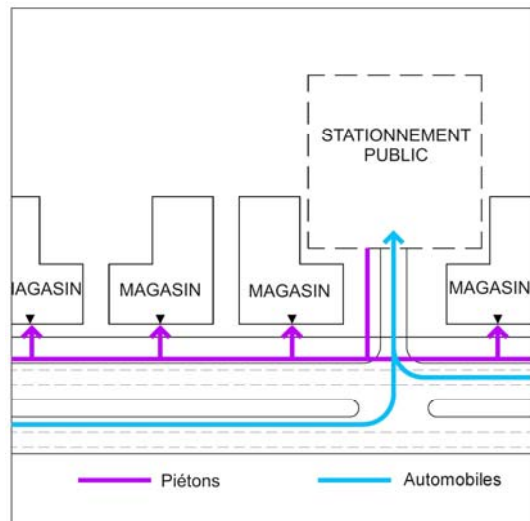


Illustration d'options de stationnement en cour latérale sur les propriétés petites et peu profondes

5. L'aménagement d'aires de stationnement municipales, publiques-privées ou privées est encouragé dans les nœuds. La justification de telles aires et de leur emplacement devra être démontrée par des études de stationnement.
6. Le règlement financier des exigences de stationnement pour les commerces de détail devrait être perçu lors des demandes d'aménagement de petits terrains situés dans les nœuds (ou à proximité), afin de soutenir la création d'aires de stationnement publiques dans le secteur visé par le PCC.



Stationnement et accès piétonnier dans une rue commerçante urbaine traditionnelle

7. Les structures de stationnement situées le long des emprises publiques doivent abriter des utilisations actives en rez-de-chaussée.
8. Dans le but d'améliorer le débit de la circulation sur la rue Bank et la continuité des itinéraires piétonnier et cyclable, le nombre d'entrées privées donnant sur la rue doit être limité. Les entrées partagées devraient être privilégiées et donner accès à de nombreux aménagements en ayant moins d'incidence sur la rue et le trottoir.



Environnement piétonnier peu attrayant et présentant des conflits de stationnement (MMM Group, 2010)



Immeuble de deux étages en bordure de rue avec aire de stationnement latérale (Google Maps, 2011)

Circulation

1. La Ville consultera les évaluations des répercussions sur les transports fournies par les promoteurs pour évaluer les répercussions des demandes individuelles sur le réseau routier. Ces évaluations permettront en outre de déterminer la pertinence des ententes de stationnement et de toute amélioration localisée des routes nécessaire pour soutenir la densité des aménagements.

Améliorations au domaine public

1. Un espace vert public est prévu près du parc Ledbury. Cet espace vert servirait de nœud piétonnier et cyclable de petite échelle, d'où partiraient des sentiers polyvalents reliant le ruisseau Sawmill.
2. Un jardin communautaire est prévu dans le couloir de transport d'électricité, dans le secteur du parc Ledbury. Ce jardin serait fréquenté par les résidents du secteur et relierait la rue Bank au futur sentier est-ouest, décrit dans le Plan sur la circulation piétonnière de la Ville.

5.2

LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION DANS LES NŒUDS

Les lignes directrices suivantes proposent des orientations stratégiques supplémentaires pour chacun des trois nœuds. Un plan de visualisation, fourni pour chaque nœud, illustre les principaux éléments de forme bâtie de chaque îlot d'aménagement. Ce plan de visualisation doit être pris en compte lors des demandes d'aménagement afin d'illustrer la manière d'appliquer aux nœuds les lignes directrices du présent PCC. Différentes conceptions peuvent convenir si elles visent le même objectif et si elles respectent les lignes directrices.

5.2.1 NŒUD 1 : RUE BANK, DE LA PROMENADE RIVERSIDE NORD AU PONT DU TRANSITWAY, Y COMPRIS LE CENTRE COMMERCIAL BILLINGS BRIDGE



Vue aérienne (orthographique) de la rue Bank entre la promenade Riverside et le Transitway (Ville d'Ottawa, 2008)

Les propriétés situées des côtés ouest et est de la rue Bank, entre la promenade Riverside et le Transitway, occupent un espace proéminent dans le secteur visé par le PCC, à proximité de la rivière Rideau. Leur accès limité en automobile à partir de la rue Bank empêche leur réaménagement significatif. Le potentiel de réaménagement de la plupart de ces propriétés augmenterait de manière

importante si leur accès était amélioré depuis d'autres voies que la rue Bank.

L'extrémité nord du nœud 1 convient à la construction de bâtiments polyvalents de hauteur moyenne ou élevée, qui font appel à des éléments architecturaux particuliers pour signifier leur rôle de point d'entrée important dans le secteur de planification du PCC. Toute construction de bâtiment de hauteur moyenne ou élevée devra être confirmée par des évaluations des répercussions sur les transports, soumises à la satisfaction de la Ville.

À l'extrémité sud du nœud 1, le réaménagement du centre commercial Billings Bridge en centre polyvalent de plus forte densité constituera une étape importante dans l'atteinte des objectifs de densification de la Ville. Le site deviendra un quartier polyvalent axé sur le transport en commun, avec des rues commerçantes et des tours d'habitation et de bureaux, avec en son centre un espace d'agrément.

Le site sera réaménagé par étapes et peu à peu, sa partie arrière susceptible d'être réaménagée en premier. La première ou les deux premières étapes de réaménagement devraient créer un réseau interne de rues, et la dernière devrait permettre l'aménagement d'un espace d'agrément central, d'un nouveau point d'accès depuis le chemin Data Centre, tout en augmentant la densification polyvalente et résidentielle.

L'étude du PCC a permis d'examiner différentes configurations pour les deux parties de la promenade Riverside à l'angle de la rue Bank, notamment la possibilité de regrouper en une seule voie les éléments routiers des secteurs nord et sud. Le concept a comme avantage de mettre en valeur l'espace public adjacent à la rivière Rideau et d'améliorer l'accès aux terrains situés des deux côtés de la rue Bank. Toutefois, avec les conditions

actuelles, il aurait un effet nuisible sur la circulation au croisement crucial de deux voies importantes. Il entraînerait une réduction significative de la circulation à ce carrefour. Ce concept nécessiterait par ailleurs de nouvelles voies de virage à gauche et à droite, en plus d'une voie directe, qui forceraient l'élargissement de toutes les voies d'accès au carrefour, qui deviendrait moins attrayant pour les piétons et les cyclistes. Par conséquent, sans modification majeure du modèle de circulation dans l'ensemble du réseau routier, les inconvénients l'emportent sur les avantages.

Utilisation du sol

1. Un plan conceptuel général visant l'ensemble du centre commercial Billings Bridge doit être proposé lors d'une phase préalable de réaménagement. Ce plan doit démontrer comment le réaménagement se déroulera, à la du Service d'urbanisme de la Ville.
2. Un espace d'agrément central devrait être aménagé sur le terrain du centre commercial Billings Bridge.
3. Les aménagements polyvalents abritant des commerces de détail en rez-de-chaussée sont encouragés dans les nouvelles rues internes et autour de l'espace d'agrément central du centre commercial Billings Bridge.

Forme bâtie

1. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements situés à l'arrière du centre commercial Billings Bridge, près de la station de transport en commun, est de 70 mètres. Les aménagements privilégiés seront les tours à bureaux de seize étages reliées à la station de transport en commun.
2. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements du centre commercial Billings Bridge donnant sur la rue Bank est de 50 mètres (bâtiment polyvalent d'environ seize étages).

3. La hauteur de bâtiment maximale des aménagements du centre commercial Billings Bridge donnant sur la promenade Riverside est de 25 mètres (bâtiment polyvalent d'environ huit étages).

Conception

1. Les bâtiments de hauteur moyenne ou élevée situés à l'extrémité nord du nœud doivent présenter une conception architecturale symbolique, étant donné leur emplacement visible et important le long de la rivière Rideau.
2. Les aménagements proposés à proximité de la rivière Rideau doivent être soumis à la Commission de la capitale nationale aux fins de commentaires.

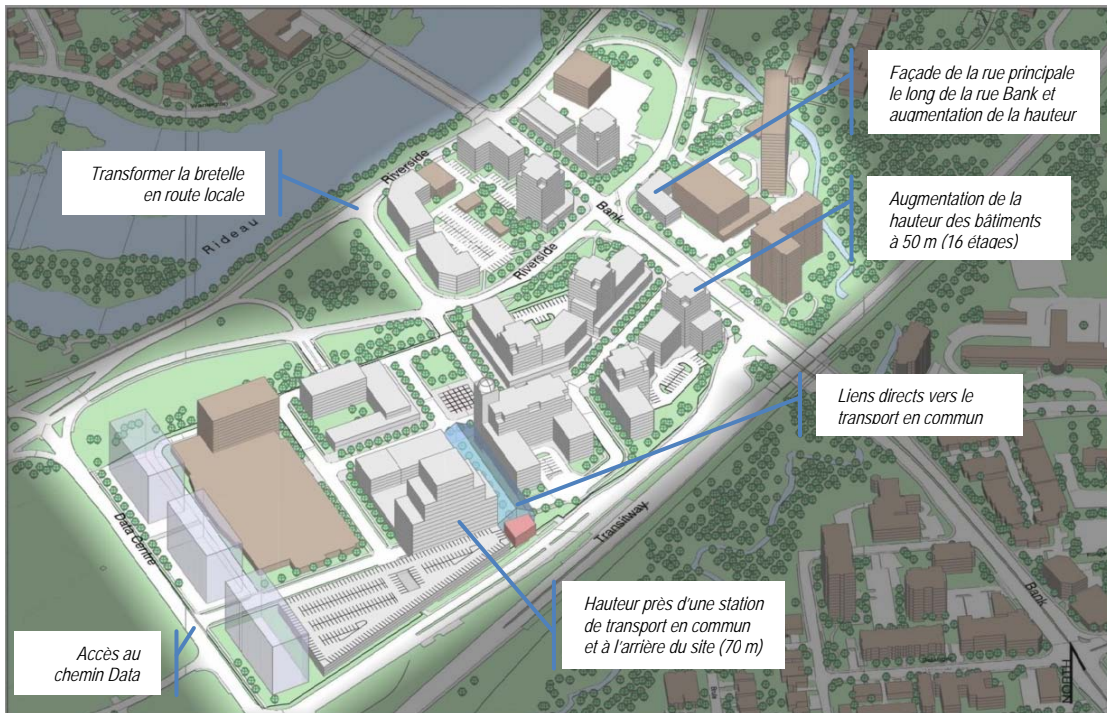
Stationnement

1. L'aire de stationnement des commerces du centre Billings Bridge pourrait être aménagée en surface au cours des premières phases de réaménagement, mais devrait ensuite, lors de phases subséquentes, être remplacée par un parc souterrain ou construite dans une structure (p. ex. lorsque les tours d'habitation devant le site ou à côté auront été construites).

Circulation

1. Le principal accès des véhicules aux propriétés situées entre la promenade Riverside Nord et Sud ne doit pas donner sur la rue Bank. Des entrées partagées, garanties par le biais de cessions ou de terrains prévus à cette fin en cas de réaménagement, devraient être prévues.
 - i. Les terrains à aménager du côté est de la rue Bank devraient utiliser les accès existants donnant sur la promenade Riverside.
 - ii. Les terrains à aménager du côté ouest de la rue Bank devraient utiliser une nouvelle rue locale à sens unique, remplaçant la rampe ouest.

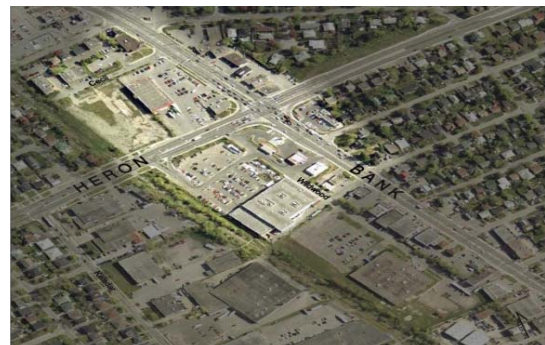
Figure 5.2 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 1



5.2.2 NŒUD 2 : RUE BANK ET CHEMIN HERON

2. Des liens piétonniers directs devraient être aménagés et entretenus au nord, à l'est et à l'ouest de la station Billings Bridge.
3. Un lien piétonnier et cyclable nord-sud devrait être aménagé pour relier les sentiers Riverside et la station Billings Bridge. Ce lien devrait être raccordé aux liens est-ouest décrits plus haut. La section 4.3 du présent PCC propose des illustrations de ce lien.
4. Un réseau de nouvelles rues locales (publiques ou privées) devrait être créé peu à peu autour du centre commercial Billings Bridge. Ce réseau routier interne devrait relier les carrefours de la rue Bank, de la promenade Riverside et du chemin Data Centre.

Le nœud 2 est constitué des angles nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron, ci-après nommés « îlots d'aménagement ». Le nœud 2 devrait se transformer en rue principale axée sur la marche, présentant un paysage de rue continu et une délimitation nette le long de la rue Bank. La construction d'immeubles polyvalents abritant des commerces de détail en façade est prévue dans cette zone.



Vue aérienne (orthographique) près de la rue Bank et du chemin Heron (Ville d'Ottawa, 2008)

Le côté est de la rue Bank présente un alignement de terrains plus serré que du côté ouest et accueillera un aménagement moins regroupé. La création d'allées piétonnières entre les bâtiments est encouragée afin d'offrir une plus grande perméabilité vers la rue Bank depuis les quartiers résidentiels environnants. Un couloir de verdure nord-sud améliorera davantage la qualité de desserte en reliant le parc Bruce-Timmerman au chemin Brookfield (se reporter à la section 4.3 du présent PCC pour obtenir plus d'information).

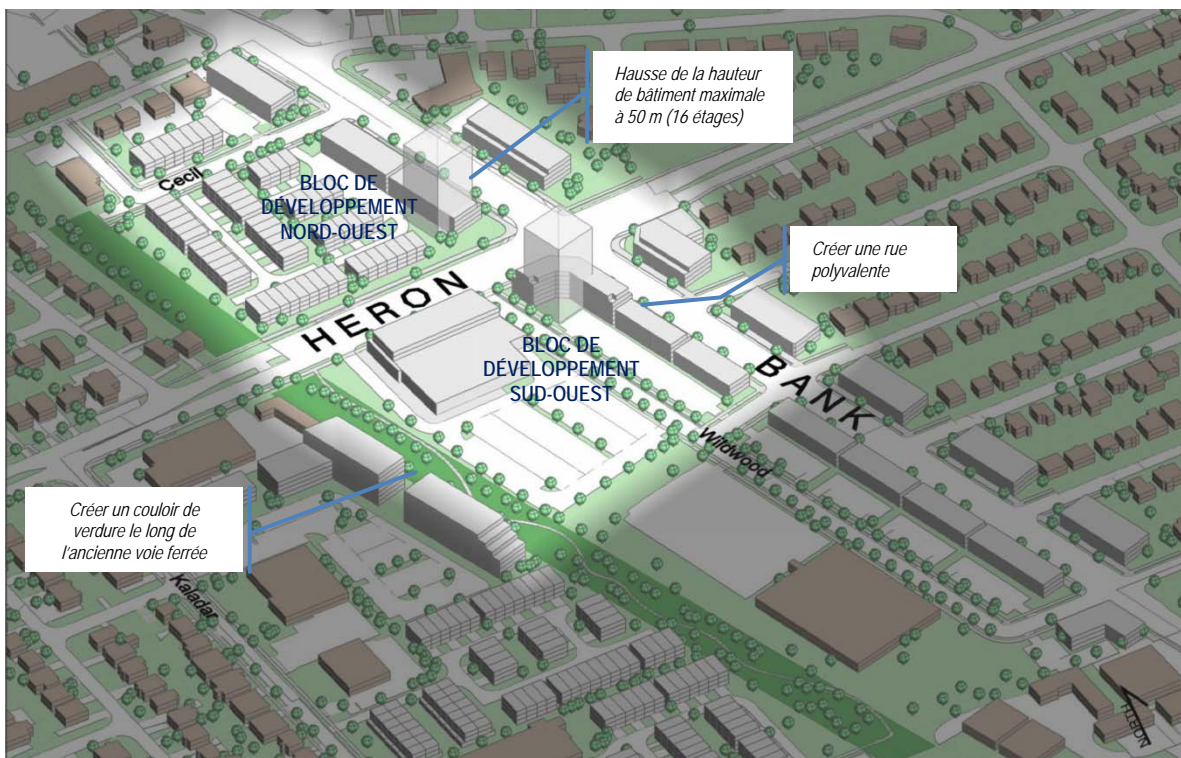
Conception

1. Les aménagements près du carrefour entre la promenade Alta Vista et la rue Bank devraient être coordonnés et présenter des éléments de paysage de rue améliorés permettant de créer une impression d'accès au quartier Alta Vista.
2. Les portes avant des constructions longeant les rues locales, existantes ou nouvelles, devraient donner sur la rue.

Circulation

1. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait donner sur la rue Cecil. Un second accès donnant sur le chemin Heron peut être autorisé, sous réserve que des études de circulation en prouvent la fonctionnalité.
2. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement sud-ouest donnera sur l'avenue Wildwood (soit par entente entre les usagers, transformation en voie publique ou reconstruction de voie privée aux normes publiques), et devrait relier la rue Bank et le chemin Heron.
3. Veiller à ce que l'avenue Wildwood donne accès aux propriétés situées à l'intérieur de l'îlot, afin de permettre une densification grâce à un nouvel accès à la rue Bank, près de l'avenue Erie.

Figure 5.3 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 2



Stationnement

1. La Ville devrait aménager un parc de stationnement municipal dans ce nœud. La nécessité de cette structure et son emplacement devront être déterminés par une étude de stationnement réalisée par la Ville. Se reporter à la section 8.2.6 du présent PCC pour obtenir plus d'information.
2. Les utilisations commerciales installées sur de petits terrains peuvent solliciter un règlement financier des exigences de stationnement plutôt que fournir un parc de stationnement sur place pour la clientèle. Les règlements financiers des exigences de stationnement devraient servir à mieux exploiter les possibilités de stationnement public dans le secteur.

5.2.3 NŒUD 3 : RUE BANK PRÈS DU CHEMIN WALKLEY ET DE LA PROMENADE ALTA VISTA

Le nœud 3 comprend les angles nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, ci-après nommés « îlots d'aménagement ». Le nœud 3 devrait se transformer en secteur d'aménagement de densité moyenne ou élevée et axé sur le transport en commun, et accueillir des immeubles de plus forte densité des côtés nord et sud-ouest du carrefour entre le chemin Walkley et la rue Bank.



Vue aérienne (orthographique) de la rue Bank près du chemin Walkley et de la promenade Alta Vista (Ville d'Ottawa, 2008)

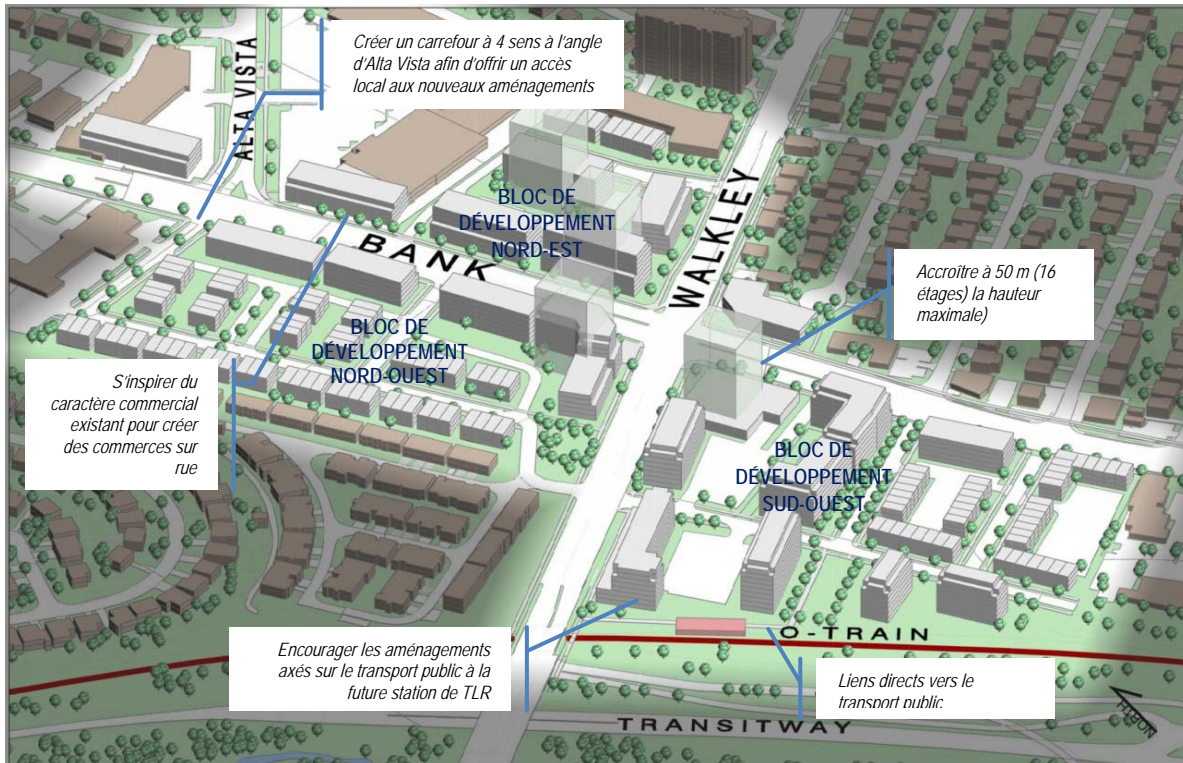
Forme bâtie

1. Les immeubles élevés sont autorisés des côtés nord et sud-ouest du carrefour entre la rue Bank et le chemin Walkley.
2. Les maisons en rangée et les petits immeubles d'appartements conviennent du côté ouest de la rue Bank, derrière les immeubles polyvalents.

Circulation

1. Un lien piétonnier est-ouest direct devrait être créé entre la rue Bank et la future station du TLR, à la hauteur du chemin Walkley.
2. Le principal accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait donner sur une nouvelle rue locale (publique ou privée), reliant le carrefour entre la promenade Alta Vista et la rue Bank et le chemin Walkley. Le lien actuel entre le chemin Walkley et la voie privée Glenhaven, qui donne accès au lotissement résidentiel, pourrait nécessiter une reconfiguration afin de rejoindre la nouvelle rue locale. La circulation de transit est à déconseiller dans cette nouvelle voie locale.
3. Tout nouvel accès au chemin Walkley depuis les îlots d'aménagement nord-ouest ou sud-ouest devrait être coordonné avec le carrefour à la hauteur de la voie privée Glenhaven.
4. L'accès des véhicules à l'îlot d'aménagement nord-est devrait donner sur une nouvelle rue publique (publique ou privée) reliant la promenade Alta Vista au chemin Walkley. Ce lien doit servir à un accès local et devrait être conçu de manière à ne pas attirer la circulation de transit.
5. L'accès des véhicules à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait donner sur une nouvelle rue locale interne (publique ou privée) reliant la rue Bank et/ou le chemin Walkley.

Figure 5.4 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du nœud 3



5.3 LIGNES DIRECTRICES SUR L'UTILISATION DU SOL ET LA CONCEPTION POUR LE SECTEUR POLYVALENT KALADAR



Vue aérienne (orthographique) du secteur Kaladar (Ville d'Ottawa, 2008)

Le secteur de l'avenue Kaladar est modelé par ses utilisations industrielles historiques qui étaient liées à l'exploitation d'une ancienne voie ferrée. Depuis la disparition de la voie ferrée, le secteur Kaladar ne se prête plus à des utilisations exclusivement

industrielles et convient tout à fait à une densification modérée, en raison de sa proximité avec les services de transport en commun et l'artère principale. Le secteur peut accueillir diverses utilisations tout en tenant compte des quartiers résidentiels adjacents et en servant de lien entre ces quartiers adjacents et la rue Bank.

Utilisation du sol

1. La Ville veillera à la compatibilité des utilisations du sol et à l'adaptation entre les utilisations résidentielles et non résidentielles, en excluant les nouvelles utilisations produisant du bruit, des vibrations, des odeurs, de la poussière, des émissions d'air ou une circulation de poids lourds, et en limitant le stockage extérieur. Les utilisations autonomes et présentant un faible risque d'émission extérieure d'air ou de bruit seront autorisées. On retrouve à la section 8.2.4 du présent PCC la liste des utilisations industrielles interdites et

des utilisations du sol autorisées avec le nouveau zonage proposé.

2. Les maisons en rangée, les immeubles d'appartement sans ascenseur et/ou peu élevés sont des formes adéquates d'aménagement résidentiel.



Aménagement de maisons en rangée à Ottawa (MMM Group, 2011)

3. Les utilisations d'emploi à faible impact et de commerce de détail sont appropriées. Le couloir de l'ancienne voie ferrée du CN jouxtant le secteur Kaladar sera aménagé en parc linéaire afin d'encourager les modes de transport actifs et les loisirs passifs.

Forme bâtie

1. La hauteur maximale autorisée des bâtiments est de 22 mètres (environ sept étages). Selon la proximité de quartiers résidentiels, cette hauteur autorisée sera moins élevée. L'information sur la sous-zone GM-X fournit plus de détails à ce sujet.

2. Les immeubles les plus élevés du secteur Kaladar doivent être situés plus près de la limite est des propriétés, près de l'ancienne voie ferrée du CN.
3. La réutilisation adaptée des bâtiments du secteur Kaladar est encouragée.
4. Il n'est pas prévu que les utilisations de grand commerce de détail soient autorisées, et la surface de plancher hors œuvre brute des utilisations de restaurant, de commerce de détail et d'alimentation de détail est limitée à 300 m². La surface de plancher hors œuvre brute cumulée de ces utilisations non résidentielles peut atteindre 2 999 m².

Circulation

1. Le principal accès des véhicules au secteur Kaladar donnera sur l'avenue Kaladar et le chemin Brookfield.
2. Une nouvelle rue locale est-ouest ou un lien public devrait être créé entre le couloir de verdure et l'avenue Kaladar. Cette mesure permettra de diviser le secteur Kaladar en îlots plus petits d'immeubles présentant des façades axées sur la marche.
3. Un lien à pied et à vélo devrait être prévu entre l'avenue Kaladar et la voie ferrée, afin de faciliter l'accès au futur couloir de verdure, puis à la rue Bank.

Figure 5.5 | Plan de visualisation illustrant un projet de réaménagement du secteur Kaladar



