

Plan officiel de l'ancienne ville de Gloucester

7.2.1 Zones d'activité commerciale

(dénommées centres à usage mixte dans le Plan officiel d'Ottawa)

7.2.1.1 Zones centrales d'activités

(dénommées centres à usage mixte dans le Plan officiel d'Ottawa)

7.2.1.1.1 Objet

Les zones centrales d'activités sont d'importants pôles d'attraction communautaires qui regroupent des lotissements à usage mixte à forte densité et diverses infrastructures commerciales, communautaires, récréatives et institutionnelles compatibles. Les usages résidentiels peuvent être autorisés pour animer ces pôles d'attraction et en promouvoir la fréquentation en dehors des heures normales d'ouverture. Idéalement, les zones centrales d'activités visent les résidents qui aiment vivre et travailler dans le même secteur. Elles devraient, dans la mesure du possible, abriter des bâtiments publics, culturels et récréatifs ainsi que des centres de congrès et des hôtels. Les zones centrales d'activités seront situées près des stations du Transitway.

Où les zones centrales d'activités sont situées à l'intérieur de la Ceinture de verdure, un des objectifs recherchés est d'absorber au moins 5 000 emplois. Lorsque ces centres sont situés en dehors de la Ceinture de verdure, ils absorbent au moins 10 000 emplois. Au centre-ville d'Orléans, dans l'ancienne Ville de Gloucester, le nombre d'emplois minimum est réduit de moitié.

7.2.1.1.2 Objectifs

En matière d'aménagement, les objectifs des zones centrales d'activités sont les suivants :

- a) Créer un pôle d'attraction dans les collectivités en encourageant l'aménagement de lotissements mixtes à forte densité, réunis en un point central.
- b) Offrir la possibilité de créer au moins 5 000 emplois lorsque les zones centrales d'activités sont situées à l'intérieur de la Ceinture de verdure et 10 000 emplois lorsqu'elles se trouvent en dehors de celle-ci. Au centre-ville d'Orléans, dans l'ancienne Ville de Gloucester, le nombre d'emplois minimum est réduit de moitié.
- c) Développer au maximum l'accès à ces zones par les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes qui proviennent d'autres secteurs de la collectivité.
- d) Développer au maximum l'accès aux zones centrales d'activités par les piétons et les cyclistes.
- e) Tirer le maximum d'avantages possibles de l'accessibilité à une station du Transitway.
- f) Encourager les lotissements résidentiels à forte densité dans les zones centrales d'activités à condition que le nombre d'emplois pouvant être absorbé ne régresse pas en deçà du minimum requis.
- g) Encourager un ensemble judicieux d'utilisations en aménageant des " magasins multiservices " qui permettent de se procurer divers biens et services afin de réduire la pression exercée sur les transports.

7.2.1.1.3 Politiques

- a) Les zones centrales d'activités sont/seront désignées dans l'annexe B du Plan officiel d'Ottawa.

Centre-ville D'Orléans, secteur Blair et Ogilvie, centre-ville de Cyrville

- b) Dans les zones centrales d'activités, les utilisations permises comprennent une vaste gamme de magasins de vente au détail, de bureaux, de lieux de divertissement et d'infrastructures institutionnelles, gouvernementales, récréatives et culturelles à des densités relativement élevées. Les lotissements résidentiels à densité forte ou moyenne peuvent être autorisés là où les objectifs d'emploi minimums requis peuvent toujours être atteints. L'aménagement d'espaces libres à usage restreint peut également être autorisé.
- c) Avant qu'une zone centrale d'activités ne puisse être désignée dans l'annexe B du Plan officiel d'Ottawa, il convient d'établir les objectifs d'emploi. Ces objectifs peuvent dépasser le minimum énoncé à l'objectif b) si les transports et autres services offerts pourront répondre à la demande en résultant. Les objectifs d'emploi établis pour les zones centrales d'activités désignées sont les suivants :
- i. **centre-ville d'Orléans** - partie située dans l'ancienne Ville de Gloucester (annexe B du Plan officiel d'Ottawa)
 - au nord de la route 17 : 3 000 emplois
 - à l'ouest de la promenade Place d'Orléans (secteur Présault) : 3 000 emplois
 - à l'est de la promenade Place D'Orléans : 1 500 emplois
 - au sud du boulevard Saint-Joseph : 250 emplois
 - ii. **secteur Blair et Ogilvie (annexe B du Plan officiel d'Ottawa)**

En 1995, cette zone centrale d'activités employait près de 5 000 personnes. Ce secteur pourrait, sans qu'il faille modifier le présent Plan, absorber jusqu'à 10 000 emplois si sont conclues des ententes d'implantation étayées par des études approuvées concernant leurs effets sur le transport, entre autres. S'il faut effectuer une étude relative aux pressions exercées sur les transports, cette étude devra tenir compte de tous les moyens de transport indiqués, y compris l'accès et la circulation des piétons. Les autres principes s'appliquant plus précisément au secteur Blair et Ogilvie figurent à l'alinéa v).
- d) Les possibilités d'emploi sont établies selon le calcul approximatif suivant :
- i. bureaux/un emploi pour une superficie de 25 à 30 m².
 - ii. vente au détail/un emploi pour une superficie de 35 à 45 m².

Afin de calculer les possibilités d'emploi, toute autre utilisation comme l'aménagement d'infrastructures institutionnelles, récréatives et culturelles et de lieux de divertissement est réputée absorber un emploi pour une superficie de 25 à 50 m² établie selon la nature de l'utilisation. De façon générale, plus la superficie du terrain requis est importante, moins le rapport emploi/superficie est élevé. Au moment d'évaluer les projets, le calcul des densités d'emploi exactes, en respectant les fourchettes susmentionnées, sera fondé sur les densités effectivement établies dans des situations semblables.
- e) Pour faciliter l'accès des automobiles, les zones centrales d'activités doivent être directement reliées à une grande artère ou provinciale existante ou projetée qui peut absorber la circulation routière prévue.
- f) Les zones centrales d'activités seront désignées après la préparation d'études techniques et en particulier après la réalisation d'une analyse de leur incidence sur le transport. Il faudra mener des études techniques en vue d'établir les possibilités d'aménagement ou de recenser les améliorations à apporter à la viabilisation et au transport. Des plans conceptuels seront préparés pour orienter et échelonner l'aménagement des zones centrales d'activités dans les nouvelles collectivités.[Modification #113, 30 juillet 2013]
- g) L'aménagement des zones centrales d'activités sera condensé et créera une étroite interdépendance entre diverses utilisations afin de faciliter la circulation piétonnière. À cette fin, des taux d'occupation élevés pour les locaux commerciaux et une forte densité pour les logements seront préconisés.

Centre-ville D'Orléans, secteur Blair et Ogilvie, centre-ville de Cyrville

- h) Un bon réseau de voies piétonnières et de pistes cyclables reliera les diverses utilisations dans les zones centrales d'activités, tout particulièrement entre les stations du Transitway et les infrastructures avoisinantes. Afin d'assurer la sécurité de ces installations le jour et le soir, il faudra songer à leurs modes d'éclairage et à leur conception pour que les usagers puissent être vus depuis divers points du secteur. Une attention particulière sera portée à la conception de ces installations en vue d'assurer la sécurité du public. Le service de police de la Ville pourra être consulté à cet égard.
- i) Dans les zones centrales d'activités, les aires de stationnement non souterraines sont, de façon générale, situées à la périphérie de ces secteurs en vue de réduire les distances de marche entre les diverses installations.
- j) Dans les zones centrales d'activités, l'accès aux bâtiments sera, en règle générale, établi selon l'emplacement des stations du Transitway en vue de maximiser l'accès des piétons aux services de transport en commun.
- k) La distance de marche maximale d'une station du Transitway à un bâtiment dans une zone centrale d'activités ne doit pas dépasser 600 mètres. En outre, la distance de marche entre un arrêt d'autobus ne faisant pas partie du Transitway et un bâtiment ne doit pas dépasser 400 mètres. Dans la mesure du possible, ces distances de marche ne devraient pas nécessiter la traversée de grandes artères. S'il est impossible de les éviter, des passages pour piétons doivent être aménagés. La construction de couloirs piétonniers couverts peut également être envisagée dans certains cas.
- l) Les emprises existantes et projetées servent à aménager des sentiers pédestres et des pistes cyclables dans la mesure du possible. Lorsque le réseau routier n'offre pas de liaison piétonnière directe ou commode, des voies réservées aux piétons sont aménagées afin de réduire les distances de marche. L'approbation des plans d'ensemble pourrait être subordonnée à l'aménagement de ces liaisons par les propriétaires ou promoteurs sur leur propriété.
- m) La densité des aménagements non résidentiels sera fonction de l'emplacement des stations du Transitway, les plus fortes densités étant généralement regroupées à proximité des stations du Transitway.
- n) Tout lotissement résidentiel proposé est situé soit autour des zones centrales d'activités soit à l'intérieur de certains secteurs délimités. Dans l'un ou l'autre cas, l'objectif recherché est de faire en sorte que les utilisations qui y seront faites soient bien intégrées à la zone centrale d'activités. À moins que leur densité ne soit très élevée, les lotissements résidentiels devraient être davantage éloignés des services de transport en commun que les bureaux et commerces.
- o) Les zones centrales d'activités sont conçues de manière à ce que leurs effets sur les utilisations avoisinantes soient réduits au minimum. Des mesures appropriées prévoyant notamment une zone tampon, des systèmes d'éclairage et un aménagement paysager seront adoptées conformément aux exigences des règlements municipaux.
- p) Si l'approbation d'un plan d'ensemble est subordonnée à la construction de liaisons piétonnières sur une propriété privée, un aménagement paysager et d'autres particularités techniques le long de ces liaisons seront préconisés pour offrir aux piétons une certaine protection contre les intempéries.
- q) Les zones centrales d'activités seront désignées uniquement près des stations du Transitway existantes ou projetées afin d'en favoriser l'accessibilité. S'il est impossible de les aménager près d'une station projetée du Transitway, un service de transport en commun assurant fréquemment la liaison toute la journée devrait être offert.
- r) Au moins un parc urbain sera aménagé dans chaque zone centrale d'activités pour les besoins de la population active et des résidents du secteur, parc qui pourra également servir à la tenue d'événements intéressants les résidents. L'emplacement de ce parc doit se conformer aux dispositions de l'alinéa m).
- s) Les centres commerciaux régionaux, communautaires et de quartier sont autorisés dans les zones centrales d'activités sous réserve des dispositions de l'article 3.6.2 du Plan officiel d'Ottawa.

Centre-ville D'Orléans, secteur Blair et Ogilvie, centre-ville de Cyrville

- t) L'aménagement d'espaces pour piétons ou d'aires de repos sera préconisé dans les nouvelles infrastructures à vocation commerciale.
- u) Les zones centrales d'activités peuvent inclure des terres réservées à la gestion des eaux pluviales.
- v) Outre les autres politiques du présent Plan, les principes ponctuels suivants s'appliquent à la zone centrale d'activités du secteur Blair et Ogilvie :
- i. Une station du Transitway est située à l'ouest du chemin Blair. Une deuxième station pourrait desservir cette zone centrale d'activités, à l'est du chemin Blair au nord du Queensway. La construction de cette station sera étudiée par la Ville lorsqu'elles examineront le plan d'ensemble ou d'autres mesures d'aménagement.
 - ii. Le plan conceptuel des terres situées près de la promenade City Park, plan approuvé par l'ancienne Ville de Gloucester le 11 octobre 1994, indique qu'au sud-est de cette promenade, des magasins de vente au détail pourraient être construits. La proximité de la station du Transitway existante nécessite l'aménagement d'un accès piétonnier allant de cette station à la promenade City Park. En outre, la densité de l'emploi, au moment du réaménagement de ce site, devrait être relativement élevée par rapport à d'autres sites de la zone centrale d'activités en raison de la proximité de la station du Transitway. Au moment d'examiner les plans d'ensemble proposés pour ce secteur, la Ville exigera :
 - le long et autour de la promenade City Park, une voie piétonnière directe et permanente reliant d'autres sites menant à la station du Transitway, voie qui devra être protégée des intempéries dans toute la mesure du possible sans être nécessairement couverte;
 - l'introduction, le cas échéant, de mesures portant sur les besoins en transport, y compris, entre autres, l'allègement des exigences ayant trait au stationnement.
- [Modification #113, 30 juillet 2013]