
Plan secondaire de la rue Scott

[Modification no 131, Décision de la CAMO PL140303, 20 mars 2015]

1.0 Politiques générales

Les politiques qui suivent s'appliquent au secteur décrit dans la partie C – Appendice, Limites du plan secondaire de la rue Scott.

2.0 Structure, objectifs et objet du Plan secondaire

2.1 Structure

La section 3.0 pose les jalons du Plan en proposant une vision d'avenir et une série de principes fondamentaux. Les politiques du Plan qui traitent de l'utilisation du sol et de l'aménagement des sites ou encore des améliorations à la mobilité et au domaine public figurent dans les sections 4.0 à 7.0.

Au regard des nouvelles demandes d'aménagement et des divers projets d'amélioration matérielle s'appliquant au secteur visé par le Plan, notamment les projets touchant le domaine public et les infrastructures, toutes les sections du présent Plan seront révisées, au même titre que le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Scott et les politiques pertinentes du Volume 1 du Plan officiel.

2.2 Objectifs et objet

Le présent Plan a pour objectif d'orienter l'aménagement du secteur de la rue Scott. Les politiques qu'il contient, fondées sur le PCC de la rue Scott, transposent de nombreux aspects clés du PCC en politiques législatives.

Il a pour but de favoriser la densification de certains secteurs tout en préservant le caractère de faible hauteur d'autres secteurs. De cette manière, le Plan illustre la relation entre les secteurs d'immeubles peu élevés et ceux pouvant être densifiés davantage avec notamment des immeubles plus élevés. La mise en place de la Ligne de quartier permet de distinguer clairement ces deux secteurs de faible hauteur et les autres secteurs visés par le Plan qui devraient subir d'importants changements. Les secteurs désignés centres polyvalents, rue principale secondaire et quartiers d'appartements peuvent arriver aux objectifs du Plan officiel en atteignant la densification et la croissance nécessaires au cours de la période de planification, sans empiéter sur la Ligne de quartier et pénétrer dans les secteurs de faible hauteur.

Le PCC couvre Mechanicsville et des parties de trois autres collectivités : Champlain Park, Hintonburg et le village de Wellington. Le pré Tunney, un nouveau secteur d'emploi, constitue un élément important de ce Plan.

Mechanicsville est l'un des quartiers les plus éclectiques de la ville, avec plus de 2 200 personnes habitant tous types de logement, depuis les maisons individuelles jusqu'aux tours d'habitation. On y retrouve également des lieux de culte, des organismes de services sociaux et plusieurs établissements commerciaux à petite échelle, notamment deux dépanneurs, un restaurant de mets à emporter et des boutiques de services automobiles. Le parc Laroche est un élément très en vue et très utilisé de ce quartier. Bien que les secteurs les plus anciens de Mechanicsville présentent une forme et un caractère généralement souhaitables, on y retrouve des emplacements stratégiques propices à un réaménagement et de nombreuses possibilités d'amélioration du quartier, dont pourront profiter les résidents actuels et futurs. Derrière les immeubles d'appartements situés du côté est de l'avenue Parkdale, les immeubles résidentiels plus bas de Mechanicsville offrent une variété de styles architecturaux et sont dans un état matériel variable. Le tissu serré du quartier, attribuable à des lots de faible largeur et à des rues exceptionnellement étroites, convient bien au concept de quartier compact et axé sur le transport en commun, un concept qui constitue un objectif d'aménagement partout en ville. La suppression de la

désignation polyvalente du secteur de faible hauteur de Mechanicsville et la mise en place de la Ligne de quartier sont d'importants éléments du présent Plan, car ils stabilisent le centre de ce quartier et permettent d'orienter convenablement des projets de densification d'importance variable sur ses limites nord et ouest (avenues Burnside et Parkdale).

On retrouve dans le secteur Champlain Park un parc de quartier assez grand et une école primaire. Ce secteur contient des maisons individuelles et jumelées, et a fait l'objet récemment d'aménagements intercalaires de faible hauteur. À l'angle sud-est du quartier, on retrouve deux lieux de culte, notamment une mosquée qui attire des fidèles de partout en ville. La Ligne de quartier longeant la bordure est de Champlain Park et jouxtant le pré Tunney sert de délimitation claire entre le secteur de faible hauteur de Champlain Park et le complexe d'emploi du pré Tunney, avec les éventuels changements qui pourraient survenir au pré Tunney. Les utilisations institutionnelles adjacentes au pré Tunney pourraient y être mieux intégrées, en donnant notamment un accès automobile aux aires de stationnement depuis le pré Tunney.

La moitié nord de Hintonburg, au nord de la rue Wellington Ouest, contient essentiellement des habitations individuelles aux styles architecturaux variés, mais également un grand nombre de maisons jumelées, de maisons en rangé et d'immeubles d'appartements de faible hauteur. Bon nombre d'habitations sont construites près de la rue, donnant un quartier au tissu serré, d'échelle humaine et favorable à la marche. Ce secteur central au nord de Hintonburg est un secteur de faible hauteur stable accueillant essentiellement des utilisations résidentielles. Les gens qui y habitent peuvent profiter de nombreuses commodités à distance de marche, notamment les nombreux commerces de détail de la rue Wellington Ouest, le centre communautaire de Hintonburg, l'aréna Tom-Brown ainsi que les écoles situées au sud de la rue Wellington Ouest. Outre le parc Parkdale, qui se trouve à l'extérieur du secteur d'étude de la rue Scott, on compte quatre petits parcs au nord de la rue Wellington Ouest. On retrouve sur la limite nord de Hintonburg qui longe la rue Scott entre l'avenue Parkdale et la rue Merton une variété d'établissements commerciaux de faible hauteur et destinés à l'automobile, un poste d'acheminement d'électricité, l'école Odawa et un petit immeuble administratif. La présence d'aires de stationnement et d'immeubles de faible hauteur offre des possibilités de réaménagement et de densification le long de la rue Scott. À l'est de la rue Merton et jusqu'au chemin Bayview, on observe une continuation du caractère résidentiel de faible hauteur du nord de Hintonburg. À cet endroit, les résidences sont très rapprochées de la rue Scott, laissant peu de place aux trottoirs et aux aménagements paysagers entre la chaussée et les limites de propriété, l'une des caractéristiques importantes prises en compte dans la vision d'avenir de la rue Scott. Les utilisations de faible hauteur du côté est de Parkdale pourraient évoluer, au fil des ans, en utilisations résidentielles supplémentaires ou en une variété d'utilisations résidentielles et commerciales à petite échelle. Entre les avenues Holland et Parkdale, on retrouve un secteur polyvalent constitué de diverses utilisations résidentielles et non résidentielles, de hauteur et de densité variées. Des utilisations résidentielles de faible hauteur se trouvent du côté ouest de l'avenue Hamilton Nord, et elles devront être prises en compte lors de la densification de ce secteur polyvalent. En effet, ce secteur est sujet à une densification en raison de sa proximité avec la future station de train léger (TLR) et de sa désignation de centre polyvalent dans le Plan officiel, qui en fait l'un des secteurs ciblés pour une éventuelle densification. La disposition actuelle des lots ne permet pas la construction d'un édifice élevé sur chacun d'eux dans le centre polyvalent, et le présent Plan prévoit que les lots de ce secteur soient regroupés en vue d'atteindre les objectifs fixés. Le lien entre ce secteur polyvalent et le secteur de faible hauteur situé au nord de Hintonburg ainsi que le domaine public sont des éléments importants pour le présent Plan. La Ligne de quartier délimite clairement le centre de faible hauteur du nord de Hintonburg et les secteurs où des changements importants risquent de survenir avec le temps et se densifier davantage que le nord de Hintonburg.

Le village de Wellington est un secteur attrayant et stable accueillant essentiellement des résidences individuelles et jumelées. Plusieurs maisons anciennes de l'avenue Holland ont été partiellement ou entièrement converties en commerces. D'une manière générale, les lots sont plus profonds que ceux de Mechanicsville et de Hintonburg, et permettent la présence de cours avant et arrière plus grandes. Le

quartier est à proximité immédiate de boutiques, de restaurants et des autres points d'attraction de la rue Wellington Ouest, mais on n'y retrouve aucun parc. La Ligne de quartier sépare clairement les diverses utilisations de l'avenue Holland du cœur résidentiel stable du village de Wellington.

Le pré Tunney est une collectivité nouvelle qui tient actuellement lieu de vaste centre d'emploi du gouvernement fédéral, mais qui fait l'objet d'un processus général de planification qui prévoit l'intégration de nombreux changements, notamment l'arrivée d'utilisations résidentielles et d'aménagements polyvalents ou encore la mise en valeur du domaine public. Ces changements feront du pré Tunney un endroit mieux intégré aux quartiers environnants et plus facile à traverser pour les résidents et les travailleurs.

3.0 Buts et principes du Plan

Le présent Plan a pour but de proposer une vision d'avenir pour le secteur de la rue Scott, qui prévoit la densification d'emplacements stratégiques qui soit favorable au transport en commun. Le Plan reconnaît le lien entre ces secteurs en voie de transformation et les quartiers établis environnants, ainsi que la création d'une Ligne de quartier permettant de définir clairement où sont destinés les projets importants de densification et comment évolueront les quartiers établis avec des projets d'aménagement intercalaire et de densification à petite échelle.

1. Renforcer et respecter le caractère des quartiers existants
 - Créer des limites de quartier claires
 - Préserver le centre de chaque quartier établi en maintenant le zonage actuel tout en encourageant les projets d'aménagement intercalaire et de densification à petite échelle sur les emplacements sous-utilisés de ces quartiers
 - Veiller à ce que soit préservé le caractère du paysage de rue local, notamment dans les cours avant
2. Créer un centre polyvalent et des rues principales secondaires dynamiques, variés et attrayants
 - Encourager la densification du pré Tunney à l'aide d'utilisations résidentielles et d'emploi
 - Encourager la variété des utilisations, notamment une vaste gamme de commodités commerciales, autour de la station du pré Tunney
 - Encourager la variété des utilisations, notamment des utilisations commerciales à petite échelle, le long des avenues Holland et Parkdale
 - Veiller à ce que les rues et les espaces ouverts du centre polyvalent soient désignés comme des lieux populaires, longés d'utilisations actives et intégrant des matériaux de grande qualité et des commodités pour piétons
3. Intégrer les aménagements de plus forte densité de manière stratégique et adaptée
 - Focaliser les nouveaux aménagements de plus forte densité au pré Tunney et sur les vastes emplacements du centre polyvalent, entre les avenues Holland et Parkdale
 - Concevoir les aménagements de grande hauteur de manière à offrir une transition significative vers les quartiers environnants et à atténuer les répercussions de l'ombre et du vent
 - Veiller à ce que les rez-de-chaussée des immeubles de hauteur moyenne et élevée mettent en valeur les rues et les espaces ouverts adjacents, et localiser les aires de service, de rangement des poubelles et de stockage à l'arrière des immeubles ou à des endroits permettant de limiter leur incidence sur la bordure de la rue. Les aires de stationnement devraient être aménagées en sous-sol
4. Mettre en valeur et relier entre eux les espaces ouverts
 - Améliorer l'accès au réseau d'espaces verts longeant la berge entre Mechanicsville et le pré Tunney
 - Encourager l'aménagement de parcs publics au pré Tunney, à l'intérieur du périmètre et le long de l'avenue Parkdale
 - Aménager des installations, ou améliorer celles existantes, de loisirs passifs et actifs au parc Laroche

- Installer des commodités pour piétons et cyclistes dans le couloir de verdure de la rue Scott, et réaliser des aménagements paysagers
 - Encourager la Commission de la capitale nationale (CCN) à améliorer les liens menant aux espaces ouverts
5. Améliorer la mobilité et créer des rues complètes et accueillantes
- Transformer la rue Scott en rue complète, avec des installations consacrées aux cyclistes, des trottoirs élargis et une mise en valeur de l'aménagement paysager des deux côtés
 - Améliorer la traversée des carrefours de la rue Scott pour les piétons et les cyclistes
 - Améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons sur l'avenue Holland
 - Mettre en valeur le paysage de rue de l'avenue Parkdale, notamment en intégrant les installations cyclables dans un couloir de verdure parallèle à la rue Scott au nord
6. Promouvoir l'excellence en matière de conception
- Encourager les bâtiments, les infrastructures et les aménagements paysagers « écologiques », qui répondent aux normes élevées en matière d'efficacité énergétique et de conception de l'environnement, notamment en aménageant des toits végétalisés si possible
 - Veiller à ce que tous les nouveaux immeubles mettent en valeur le paysage de rue environnant et améliorent l'expérience des piétons
 - Veiller à ce que les grands immeubles contribuent de manière positive à silhouette de la ville
 - Veiller à ce que des matériaux durables et de grande qualité soient utilisés pour les immeubles et les aménagements paysagers

4.0 Désignations d'utilisation du sol, hauteur et emplacement des bâtiments

Les sections qui suivent visent à orienter les aménagements futurs dans le secteur de la rue Scott, en ce qui concerne les utilisations autorisées, la hauteur et l'emplacement des bâtiments ainsi que la conception des lieux à aménager. Toute modification aux utilisations du sol, y compris à l'emplacement de la Ligne de quartier dans l'annexe A – Plan d'utilisation du sol et aux hauteurs maximales autorisées des bâtiments figurant à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales, devra faire l'objet d'une modification au présent Plan.

1. Les secteurs désignés comme ayant des limites de hauteur en vertu de leur zonage devraient connaître une évolution au fil des ans. Des correctifs mineurs pourraient être requis aux zonages actuels, afin de faciliter les changements apportés. En revanche, toute modification aux hauteurs de bâtiment maximales actuellement autorisées et donnant lieu à une augmentation du nombre d'étages devra faire l'objet d'une modification au présent Plan.

4.1 Désignation de centre polyvalent

La désignation de centre polyvalent s'applique aux secteurs indiqués à l'annexe A – Plan d'utilisation du sol. Un centre polyvalent permet de densifier le secteur de la station de transport en commun du pré Tunney et de créer un lieu distinct offrant plus de commodités commerciales à l'ensemble de la collectivité. Puisque cette désignation permet une concentration d'immeubles de grande hauteur, résidentiels ou non, l'environnement piétonnier sur place représente un élément important de la prospérité de ce secteur. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer comment son projet offrira des installations piétonnières à l'intérieur du centre polyvalent et le traversant, tout en satisfaisant aux lignes directrices pertinentes du PCC de la rue Scott. Le requérant devra par ailleurs respecter les politiques pertinentes suivantes :

- a. L'aménagement doit présenter une densité au moins deux fois supérieure à celle du secteur où se trouve le terrain. L'aménagement à la plus forte densité et le plus élevé sera situé le plus près de la station de transport en commun du pré Tunney.
- b. Les bâtiments construits sur des lots donnant sur la rue Scott auront généralement un retrait d'au moins 3,0 mètres depuis l'emprise protégée, tel qu'illustré dans le PCC de la rue Scott.

Par le biais du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer que les retraits de bâtiment proposés permettent la présence de trottoirs adéquats et d'éléments de paysage de rue sur la façade. Aux endroits où des trottoirs sont construits sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville. La conception de trottoirs ou d'autres infrastructures sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.

- c. Les bâtiments construits sur des lots donnant du côté ouest de l'avenue Parkdale auront généralement un retrait d'au moins 1,0 mètre depuis l'emprise protégée, tel qu'illustré dans le PCC de la rue Scott. Par le biais du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer que les retraits de bâtiment proposés permettent la présence de trottoirs adéquats et d'éléments de paysage de rue sur la façade. Aux endroits où des trottoirs sont construits sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville. La conception de trottoirs ou d'autres infrastructures sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.
- d. Les bâtiments construits sur des lots donnant sur l'avenue Hamilton Nord et sur la rue Bullman auront généralement un retrait d'au moins 3,0 mètres depuis l'emprise protégée. Par le biais du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer que les retraits de bâtiment proposés permettent la présence de trottoirs adéquats et d'éléments de paysage de rue sur la façade. Aux endroits où des trottoirs sont construits sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville. La conception de trottoirs ou d'autres infrastructures sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.
- e. Le lien en milieu d'îlot existant illustré à l'annexe A – Plan d'utilisation du sol, entre l'avenue Holland et l'avenue Hamilton Nord, est un axe piétonnier important qui sera préservé et mis en valeur lors de l'aménagement éventuel du site.
- f. Le lien en milieu d'îlot futur illustré à l'annexe A – Plan d'utilisation du sol est destiné à offrir un lien public entre l'avenue Hamilton Nord et la rue Scott. Son emplacement, sa configuration et sa largeur sont approximatifs et ce lien pourra prendre des formes variées, en traversant par exemple les immeubles ou en étant intégré à l'aménagement extérieur du site, comme l'illustrent les plans de visualisation du PCC de la rue Scott. La création de liens en milieu d'îlot sera déterminée lors du processus de demande d'aménagement, conformément aux lignes directrices du PCC de la rue Scott. En cas de création de lien en milieu d'îlot situé sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville.

4.1.1. Utilisations autorisées

Les utilisations autorisées par une désignation de centre polyvalent dans le Plan officiel le sont avec une désignation de centre polyvalent dans le présent Plan, à l'exception des utilisations de service au volant, qui sont interdites avec cette désignation de centre polyvalent.

4.1.2 Emplacement et hauteurs – Immeubles de grande hauteur

Les critères énoncés dans cette section peuvent requérir le regroupement de lots et des ententes de distance de séparation entre les propriétaires afin d'atteindre les objectifs fixés en matière d'immeubles de grande hauteur. Les objectifs présentés dans cette section visent à permettre la construction d'immeubles de grande hauteur tout en assurant une transition de la forme bâtie à l'intérieur du centre polyvalent, une certaine intimité, la pénétration lumineuse et la visibilité du ciel. La forme des socles et des tours des immeubles de grande hauteur, l'espacement des tours, les distances de séparation et les retraits minimaux, la transition vers les secteurs de faible hauteur et le positionnement de fenêtres et de portes face à toutes les rues sont autant d'éléments importants pour atteindre les objectifs fixés dans cette section en matière d'immeubles de grande hauteur. Les immeubles de grande hauteur ne seront

autorisés que dans les secteurs décrits comme étant des secteurs à immeubles élevés dans l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales, à condition que les critères suivants soient respectés :

1. Les immeubles de grande hauteur auront la forme d'un socle surmonté d'une tour, tel que décrit d'une manière générale dans le PCC de la rue Scott. Un projet d'immeuble de grande hauteur ne respectant pas cette forme socle-tour et ayant obtenu le soutien des membres du Comité d'examen du design urbain après un examen spécialisé sera autorisé si la conception de l'immeuble et de l'emplacement respecte les politiques applicables ci-dessous.
2. Dans le cas des immeubles de grande hauteur situés dans le secteur du plan angulaire de l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales, la hauteur maximale ne devra pas excéder le plan angulaire de 45 degrés depuis la Ligne de quartier, tel que mentionné dans le PCC à ce sujet. Dès lors que la mesure du plan angulaire donne lieu à une hauteur de bâtiment supérieure à celle autorisée à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales, la hauteur maximale stipulée à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales prévaudra.
3. Les tours des immeubles de grande hauteur auront un retrait minimal de 11,5 mètres depuis les lignes de lot arrière et intérieure, sauf si l'immeuble est adjacent à un lien en milieu d'îlot, auquel cas ce retrait pourra être réduit à 3,5 mètres. Une réduction de ces retraits peut être autorisée si la politique 4 ci-dessous est respectée.
4. Les tours des immeubles de grande hauteur seront espacées les unes des autres. Les tours non résidentielles se faisant face auront une distance de séparation d'au moins 12,0 mètres. Les tours résidentielles auront une distance de séparation d'au moins 23,0 mètres. Une distance de séparation réduite au minimum à 18,0 mètres peut être autorisée dans le cas des tours résidentielles entièrement décalées l'une par rapport à l'autre ou d'une tour résidentielle faisant face à une tour non résidentielle.
5. La surface de plancher maximale de la tour d'un immeuble de grande hauteur est de :
 - a. 750 m² dans le cas d'un immeuble résidentiel;
 - b. 2 000 m² dans le cas d'un immeuble non résidentiel.Les projets d'immeubles de grande hauteur dont la tour présente une surface de plancher supérieure à ces valeurs pourront être autorisés s'ils respectent les critères suivants :
 - i. Les répercussions du microclimat et de l'ombrage créés ne sont pas beaucoup plus fortes;
 - ii. Les exigences de distance de séparation entre les immeubles de grande hauteur stipulées dans la politique ci-dessus sont respectées;
 - iii. L'immeuble de grande hauteur proposé est fidèle au contexte prévu pour le secteur dans le PCC.
6. La conception des socles des immeubles de grande hauteur devra respecter les lignes directrices du PCC s'appliquant aux immeubles. D'une manière générale, les socles des immeubles de grande hauteur auront une hauteur minimale de trois étages et une hauteur maximale de six étages. La tour d'un immeuble de grande hauteur situé sur un lot donnant sur l'avenue Parkdale devra présenter un retrait d'au moins 3,5 mètres par rapport au socle longeant l'avenue Parkdale.
7. Afin d'offrir une transition et de limiter les répercussions sur les utilisations résidentielles de faible hauteur se trouvant dans le centre polyvalent, le socle des immeubles de grande hauteur construits sur les lots donnant du côté est de l'avenue Hamilton Nord devra présenter une hauteur maximale de quatre étages du côté de l'avenue Hamilton Nord. Lors du processus d'examen des projets d'aménagement, la conception des immeubles situés sur des lots directement au nord et à l'est des utilisations résidentielles de faible hauteur devra démontrer que les lignes directrices du PCC de la rue Scott applicables aux bâtiments et aux emplacements sont respectées.
8. La tour des immeubles de grande hauteur ne devra comporter aucun mur aveugle. La façade du socle de ces immeubles donnant sur la rue devra présenter des fenêtres et des portes sur au moins 50 pour cent de sa surface.

4.1.3 Emplacement et hauteurs – Immeubles de hauteur moyenne

La désignation de centre polyvalent englobe également les immeubles de hauteur moyenne, pouvant atteindre jusqu'à neuf étages. Un alignement continu des immeubles de hauteur moyenne le long des

rues, leurs façades présentant des fenêtres et des portes et leurs retraits adéquats sont autant d'éléments importants permettant d'atteindre les objectifs décrits dans cette section. L'emplacement et la hauteur des immeubles de hauteur moyenne relèvent des politiques suivantes :

1. Les immeubles de hauteur moyenne ne n'auront pas de mur aveugle donnant sur la rue. Les murs donnant sur la rue auront en rez-de-chaussée des fenêtres et des portes occupant au moins 50 pour cent de leur superficie.
2. Les immeubles résidentiels de hauteur moyenne présenteront un retrait de cour arrière de 7,5 mètres. Dans le cas des lots d'angle, l'espace tenant lieu de cour arrière devra respecter cette politique. Si ce retrait ne peut être garanti, un retrait réduit peut être autorisé si la conception de l'emplacement :
 - a. prévoit la présence sur place d'une aire d'agrément adéquate et d'une zone tampon paysagée avec les terrains adjacents;
 - b. prévoit un alignement d'immeubles continu le long de la rue;
 - c. prévoit des retraits et une transition de la forme bâtie adéquats vers les utilisations adjacentes, qui permettent de réduire les effets de l'ombrage et la domination visuelle sur les utilisations adjacentes.

4.2 Désignation de rue principale secondaire

La désignation de rue principale secondaire s'applique aux secteurs indiqués à l'annexe A – Plan d'utilisation du sol. Cette désignation encourage à variété des utilisations résidentielles et non résidentielles, qui adoptent une forme bâtie en harmonie avec les quartiers résidentiels de faible hauteur adjacents. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer comment son projet satisfait aux lignes directrices applicables figurant à la section du PCC de la rue Scott consacrée aux secteurs de rues principales secondaires, en plus de respecter les politiques suivantes :

- a. Les utilisations résidentielles de faible hauteur, les utilisations axées sur le quartier et les utilisations suivantes sont autorisées :
 - un bureau professionnel ou un cabinet de médecin
 - un restaurant
 - une épicerie
 - un magasin de détail
 - un atelier de service ou de réparation
- b. Les utilisations non résidentielles de la politique ci-dessus conserveront d'une manière générale le caractère d'une rue secondaire en prévoyant des retraits d'immeubles constants depuis les avenues Parkdale et Holland et la rue Scott.
- c. Les immeubles construits sur des lots donnant sur la rue Scott auront d'une manière générale un retrait d'au moins 2,0 mètres depuis l'emprise protégée. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer que les retraits de bâtiment proposés permettent la présence de trottoirs adéquats et d'éléments de paysage de rue sur la façade. Aux endroits où des trottoirs sont construits sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville. La conception de trottoirs ou d'autres infrastructures sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.
- d. Les immeubles construits sur des lots donnant du côté est de l'avenue Parkdale ou sur l'avenue Holland auront un retrait conforme à celui illustré dans le PCC de la rue Scott. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer que les retraits de bâtiment proposés permettent la présence de trottoirs adéquats et d'éléments de paysage de rue sur la façade. Aux endroits où des trottoirs sont construits sur une propriété privée, une servitude et une entente d'entretien et de responsabilité peuvent être requises, à la discrétion de la Ville. La conception de trottoirs ou d'autres infrastructures sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.

4.2.1 Emplacement et hauteurs

La hauteur des bâtiments de cette désignation est indiquée à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et doit respecter les politiques suivantes :

1. La hauteur minimale des nouveaux bâtiments est de deux étages.
2. La hauteur de bâtiment maximale:
 - a. ne doit pas excéder un plan incliné de 45 degrés mesuré à partir de la Ligne de quartier décrite dans le PCC ou six étages, la hauteur la plus faible étant retenue.
 - b. Nonobstant 4.2.1.2 (a), la hauteur de bâtiment maximale autorisée sur les propriétés dont les adresses municipales vont du 255 au 263, avenue Parkdale ne doit pas excéder un plan incliné de 45 degrés mesuré à partir de la Ligne de quartier décrite dans le PCC ou neuf étages, la hauteur la plus faible étant retenue. [Modification no 131, Décision de la CAMO PL140303, 20 mars 2015]
3. La Ligne de quartier délimite les secteurs de faible hauteur stables des quartiers désignés Rue principale secondaire. La transition des hauteurs de bâtiment figurant à la politique ci-dessus ne concerne que les secteurs de rue principale secondaire, peu importe à qui appartiennent les lots futurs et quelle que soit leur configuration. Les lots situés dans un secteur résidentiel de faible hauteur ne seront pas concernés par la mesure du plan angulaire.

4.3 Désignation de quartier d'appartements

La désignation de quartier d'appartements s'applique aux secteurs indiqués à l'annexe A – Plan d'utilisation du sol Plan. Cette désignation concerne les secteurs où existent ou sont autorisés essentiellement des immeubles de hauteur moyenne et élevée (les moins élevés de la gamme), tel que mentionné dans le Plan officiel. Si un nouvel aménagement est proposé, les utilisations actives en rez-de-chaussée donnant sur la rue sont encouragées.

Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, le requérant doit démontrer comment son projet satisfait aux lignes directrices applicables du PCC de la rue Scott, en plus de respecter les politiques suivantes :

1. Les quartiers d'appartements seront essentiellement résidentiels, avec des utilisations commerciales à petite échelle répondant aux besoins quotidiens des résidents, notamment des dépanneurs, des entreprises de services personnels, des épicerie, des magasins de détail et des ateliers de service ou de réparation.
2. Chaque utilisation non résidentielle d'un immeuble sera généralement limitée à 300 m².

4.3.1 Emplacement et hauteurs

Les hauteurs de bâtiment de cette désignation sont précisées à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et sont sujettes à la politique suivante :

1. La hauteur de bâtiment maximale sur les lots situés au sud de l'avenue Burnside est de six étages.
2. Nonobstant 4.3.1 (1), la hauteur de bâtiment maximale autorisée sur les propriétés dont les adresses municipales sont le 28, avenue Burnside et les 50-52, avenue Carruthers est de neuf étages. Aucune partie de bâtiment au-dessus de six étages ne doit présenter un plan incliné excédant 45 degrés. Ce plan incliné sera mesuré depuis le 6^e étage et établi à 3 m au nord de la Ligne de quartier adjacente. [Modification no 131, Décision de la CAMO PL140303, 20 mars 2015]

4.4 Désignation d'utilisation résidentielle de hauteur moyenne

Les hauteurs de bâtiment de cette désignation sont indiquées à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et doivent respecter les politiques suivantes :

1. La hauteur de bâtiment maximale autorisée est de six étages, sous réserve des conditions suivantes :

- a. les dispositions relatives aux changements de hauteur progressifs entre les lignes de lot avant et arrière et les dispositions relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure prévues par le zonage sont respectées;
 - b. la hauteur tient compte des effets de l'ombrage et de la domination visuelle sur les utilisations résidentielles.
2. Les immeubles de hauteur moyenne présenteront en général un retrait de cour arrière d'au moins 7,5 mètres. Si ce retrait ne peut être garanti, un retrait réduit peut être autorisé si la conception de l'emplacement :
- a. prévoit la présence sur place d'une aire d'agrément adéquate et d'une zone tampon paysagée avec les terrains adjacents;
 - b. prévoit des retraits et une transition de la forme bâtie adéquats vers les utilisations adjacentes, qui permettent de réduire les effets de l'ombrage et la domination visuelle sur les utilisations adjacentes;
 - c. continue de respecter les lignes directrices applicables du PCC de la rue Scott.

4.5 Désignation d'utilisation résidentielle de faible hauteur

Comme l'illustrent l'annexe A – Plan d'utilisation du sol et l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales, la Ligne de quartier délimite les secteurs de faible hauteur stables des quartiers des désignations de centre polyvalent, de quartier d'appartements et de rue principale secondaire. Ces quartiers accueillent des utilisations résidentielles de faible hauteur et d'autres utilisations non résidentielles de faible hauteur. La Ligne de quartier a pour but de délimiter clairement les secteurs appelés à se transformer au fil des années de ceux où très peu de changements sont prévus outre les projets modestes d'aménagement intercalaire et de densification. Si des projets d'aménagement englobent à la fois des terrains situés dans des secteurs résidentiels de faible hauteur et soit dans un quartier d'appartements ou sur une rue principale secondaire, la Ligne de quartier ne doit pas être déplacée pour correspondre à la ligne de lot arrière des lots regroupés sans que soit apportée une modification au présent Plan.

4.5.1 Utilisations autorisées

1. Les diverses utilisations autorisées par la désignation de secteur urbain général du Plan officiel sont autorisées selon la désignation résidentielle de faible hauteur du présent Plan.
2. Avec le temps, les promoteurs seront encouragés à rendre compatibles les utilisations non résidentielles existantes avec les utilisations résidentielles de faible hauteur ou à les transformer en utilisations résidentielles de faible hauteur.

4.5.2 Emplacement et hauteurs

Les hauteurs de bâtiment maximales de cette désignation sont précisées à l'annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et doivent respecter les politiques suivantes :

1. La hauteur de bâtiment maximale autorisée est de quatre étages à Mechanicsville, de trois étages au nord de Hintonburg et de trois étages également dans le village de Wellington.
2. La Ligne de quartier suit la disposition actuelle des lots. Tout regroupement de lots ou tout lotissement éventuel n'aura aucune incidence sur l'emplacement de la Ligne de quartier.

4.6 Désignation d'espace ouvert

Comme l'illustre l'annexe A – Plan d'utilisation du sol, la mention d'espace ouvert actuel s'applique aux zones désignées espaces verts d'importance dans le Plan officiel. La mention d'espace ouvert futur au nord de la rue Scott vise à reconnaître l'espace ouvert et le sentier polyvalent existants, et à indiquer la possibilité de créer des parcs linéaires du côté nord du Transitway.

Politiques :

1. Les diverses utilisations autorisées par la désignation d'espace vert d'importance du Plan officiel sont autorisées selon les désignations d'espace ouvert actuel et d'espace ouvert futur du présent Plan.
2. Les secteurs parallèles à la rue Scott peuvent servir d'éléments pour la création d'une rue complète.

5.0 Mobilité

La stratégie de croissance de la Ville consistant à densifier les alentours des stations de transport en commun rapide conjuguée aux projets de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de densifier leur carrefour d'emploi adjacent du pré Tunney rend possible une croissance démographique et d'emploi importante dans le secteur visé par le PCC de la rue Scott.

Ce potentiel de croissance au pré Tunney et dans le reste du secteur visé par le PCC de la rue Scott prendra des décennies à se réaliser. Les principales raisons pour lesquelles la Ville doit soutenir la croissance à cet endroit sont les suivantes :

- la croissance serait centrée à une station importante de la ligne de la Confédération du TLR de la Ville, qui garantira le passage d'un maximum d'usagers du transport en commun;
- le secteur sera essentiellement polyvalent et accueillera des utilisations résidentielles, administratives, de vente au détail et de services, qui réduiront les déplacements et l'utilisation de l'automobile qui en découle;
- la possibilité que le taux de places de stationnement réduit au regard de la croissance et des aménagements prévus au pré Tunney permette d'encourager les autres modes de déplacement et de dissuader les automobilistes;
- les liens vers le réseau de trottoirs et de sentiers polyvalents de l'ensemble de la ville, qui permettront d'améliorer grandement les installations cyclables et piétonnières.

Politiques :

1. L'agrandissement et l'amélioration des réseaux cyclable et piétonnier doivent être orientés par le Plan de la circulation piétonnière, le Plan sur le cyclisme et le PCC de la rue Scott.
2. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement, les requérants doivent tenir compte des mesures relatives à la demande en transport, compte tenu de chaque emplacement, et notamment :
 - a. Des laissez-passer de transport en commun à prix réduit ou gratuits pour les unités d'habitation devant être construits;
 - b. Des taux réduits de places de stationnement;
 - c. Des mesures incitatives destinées aux employés en vue de réduire la demande de stationnement;
 - d. Des places de stationnement pour vélos et d'autres équipements à l'intention des employés et/ou des résidents.

6.0 Domaine public

Les lignes directrices sur le domaine public et diverses autres directives du PCC indiquent que la mise en valeur du réseau d'espaces ouverts à des endroits stratégiques, essentiellement autour du parc Laroche, et l'aménagement de nouveaux parcs de quartier au pré Tunney sont autant d'éléments essentiels permettant de soutenir la densification résidentielle dans le secteur. Le plan met également en évidence la nécessité d'aménager des espaces ouverts plus petits et des places afin de compléter les espaces ouverts plus vastes et d'aérer des zones de plus en plus denses. Un certain nombre de projets sont essentiels pour mieux relier le domaine public. Ces projets permettront de créer des sentiers polyvalents bordés d'arbres menant à la station de transport en commun et situés entre la rue Scott et le bord de l'eau. La rue Scott constitue l'élément central du Plan du domaine public, qui propose des lignes directrices destinées à redessiner cette rue et à la rendre plus verte, plus complète, capable d'accueillir tous les modes de transport et de mettre en valeur le caractère général du secteur.

Politiques :

1. La Ville doit chercher à réaliser la vision d'avenir de la rue Scott, soutenant ainsi le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière de la Ville, afin d'accorder la priorité aux installations piétonnières et cyclables.

2. La Ville doit poursuivre sa collaboration avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada en vue d'améliorer les infrastructures piétonnières et cyclables, les voies vertes menant au pré Tunney et les liens piétonniers menant à la station de transport en commun du pré Tunney.
3. La Ville doit poursuivre sa collaboration avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et avec la Commission de la capitale nationale en vue d'améliorer le réseau de voies vertes nord-sud reliant la rivière des Outaouais au secteur visé par le PCC.

7.0 Pré Tunney

Le Plan directeur du pré Tunney a contribué à l'élaboration du PCC en ce qui concerne les améliorations à apporter au domaine public et l'évolution future du pré Tunney en secteur plus polyvalent, compatible avec les quartiers environnants et favorable à la station de transport en commun du pré Tunney. Si des secteurs du pré Tunney deviennent accessibles au public ou de propriété privée dans les années qui viennent, le Plan directeur du pré Tunney et le PCC de la rue Scott pourront servir de documents d'orientation pour les aménagements réalisés dans les limites du Plan directeur du pré Tunney, en plus des politiques suivantes :

1. Les éléments du domaine public, notamment l'emplacement et l'étendue des parcs linéaires, des voies vertes, des sentiers cyclables et piétonniers ainsi que des espaces ouverts accessibles au public, seront généralement prévus conformément aux dispositions du Plan directeur du pré Tunney et du PCC de la rue Scott.
2. L'emplacement et la superficie de tout parc de quartier futur seront généralement prévus conformément aux dispositions du Plan directeur du pré Tunney et du PCC de la rue Scott.
3. Les hauteurs de bâtiment, les utilisations la disposition des rues et la création de tout nouveau carrefour seront généralement prévues conformément aux dispositions du Plan directeur du pré Tunney et du PCC de la rue Scott.
4. La Ville encouragera et soutiendra la création d'une variété de types de logement, notamment des logements abordables, et la présence d'utilisations polyvalentes favorables au transport en commun.
5. Les aménagements tiendront compte de l'importance historique de toute rue, tout bâtiment et de tout espace ouvert désigné dans le Plan directeur du pré Tunney.
6. Au besoin, la Ville actualisera le PCC de la rue Scott et le présent Plan afin de tenir compte de toute modification apportée au Plan directeur du pré Tunney.