

Plan secondaire de la station Lincoln Fields

Table des matières

Section 1 – Introduction	2
1.1 Principes directeurs	4
1.2 Objectifs du plan.....	5
Section 2 – Désignations	7
2.1 Toutes les désignations.....	7
2.2 Désignation de Carrefour	12
2.3 Désignation de Couloir de rue principale.....	14
2.4 Désignation de Quartier	16
Section 3 – Mobilité, connectivité et domaine public	18
3.1 Déplacements à pied et à vélo	Error! Bookmark not defined.
3.2 Réseau routier	20
3.3 Domaine public	22
Section 4 – Politiques propres aux emplacements	24
4.1 Le 2525, avenue Carling	24
4.2 Zones d’aménagement futur	27
4.3 Du 460 au 508, avenue Edgeworth	29
4.4 Du 2486 au 2590, rue Regina	31
4.5 Terrains municipaux.....	32
Appendices	33
Annexes	33

Section 1 – Introduction

Le Plan secondaire de la station Lincoln Fields (le Plan) oriente la croissance des terrains entourant la station Lincoln Fields sur les lignes 1 et 3 de l'O-Train, et les éventuelles modifications qui y sont apportées, garantissant ainsi que les investissements publics et les aménagements privés contribuent à appliquer de bonnes pratiques d'aménagement du territoire. Ce Plan vient confirmer les politiques actuelles du volume 1 du Plan officiel, qui ont pour objet d'aménager les habitations de densité élevée et les commodités locales à proximité des installations de transport en commun, de faciliter la création de parcs et d'espaces publics, et de permettre à la population de se déplacer à pied, à vélo et en transport en commun pour pratiquer la plupart de leurs activités quotidiennes et hebdomadaires.

Le secteur visé par le Plan est illustré à l'annexe A – Plan de désignation. D'une manière générale, comme le prévoit le volume 1 du Plan officiel, ce Plan couvre le carrefour et la zone protégée des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) entourant la station Lincoln Fields, certains tronçons de l'avenue Carling et du chemin Richmond, qui constituent des couloirs de rue principale, certaines parties des secteurs Lincoln Heights, Queensway Terrace Nord et Woodpark ainsi que l'espace vert de la vallée du ruisseau Pinecrest. Les secteurs Britannia Heights et Whitehaven, la zone de conservation du secteur Britannia, le sentier du lac Mud, le carrefour Carlingwood ainsi que les stations New Orchard et Queensview de l'O-Train se trouvent à proximité du secteur visé par le Plan.

La station Lincoln Fields relie non seulement le secteur et les collectivités environnantes au réseau de l'O-Train, mais elle tient lieu de point de correspondance où les lignes 1 et 3 se séparent. Cette station de l'O-Train est un point de correspondance important des circuits d'autobus locaux et de transport en commun rapide qui empruntent l'avenue Carling. Au regard du rôle essentiel de ce secteur dans le réseau de transport en commun de la ville, le présent Plan fournit l'orientation nécessaire pour garantir que les aménagements de densité élevée s'accompagnent d'améliorations pratiques de l'habitabilité, y compris des liaisons sûres et accessibles vers les transports en commun.

La Commission de la capitale nationale (CCN) est une société d'État fédérale chargée de la planification à long terme de la région de la capitale nationale. La CCN est propriétaire de l'espace vert de la vallée du ruisseau Pinecrest, que traverse le réseau de l'O-Train et qui accueille un réseau bien développé de sentiers polyvalents ainsi que la promenade Kichi Zībī Mikan. La mise en œuvre réussie du présent Plan exige une collaboration continue avec la CCN dans des dossiers clés touchant entre autres le transport en commun, la mobilité, l'entretien, les espaces verts et l'aménagement. Le cas échéant, il faut tenir compte des documents de planification de la CCN, notamment le Plan des terrains urbains de la capitale, les Lignes directrices d'aménagement et de conception pour les promenades et le Plan stratégique du Sentier de la capitale.

Le Plan secondaire de la station Lincoln Fields sera mis en œuvre lors de la réalisation de projets d'immobilisations menés par la Ville, liés notamment à l'aménagement et à l'entretien des routes, des parcs et des installations de transport actif, et par le biais de demandes d'aménagement assorties par exemple de plans de lotissement, de modifications du Règlement de zonage et d'une réglementation du plan d'implantation, ainsi que des demandes déposées auprès du Comité de dérogation. Les demandes d'aménagement publiques et privées ou à

l'initiative de la Ville doivent respecter les politiques énoncées dans le présent Plan et dans les annexes qui l'accompagnent : Annexe A – Plan de désignation, Annexe B – Hauteurs maximales des immeubles et Annexe C – Mobilité et connectivité.

Le présent Plan contient des appendices qui ne fournissent pas d'orientation politique et qui sont uniquement destinés à des fins d'information et d'orientation. Elles peuvent être mises à jour par la Ville sans modification ni préavis.

1.1 Principes directeurs

Découlant des Cinq grands changements énoncés dans le volume 1 du Plan officiel, le Plan secondaire de la station Lincoln Fields repose sur les sept principes directeurs suivants, destinés à améliorer l'habitabilité :

Des collectivités complètes : Réaliser une forme bâtie urbaine dense avec une diversité d'utilisations du sol permettant de créer des collectivités animées, regroupées, propices à la marche et axées sur le transport en commun.

Des quartiers sains et inclusifs : Soutenir l'évolution des quartiers de manière à permettre une forme bâtie saine et propice à la marche, grâce à des commodités et à des installations de transport actif qui permettent aux résidents de satisfaire la plupart de leurs besoins quotidiens et hebdomadaires à une distance confortable de 15 minutes à pied de leur domicile, et grâce à des caractéristiques de l'aménagement de l'espace favorables au bien-être et à l'habitabilité.

Une mobilité et une connectivité sûres et durables : Accorder la priorité au déplacement des personnes par des modes de transport actifs, puis en transport en commun. Veiller à ce que les principales destinations soient reliées entre elles et accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun.

Transition des hauteurs de bâtiment : Prévoir des transitions de hauteur de bâtiment appropriées entre les immeubles de grande hauteur et les secteurs de faible hauteur environnants.

Renforcement de la résilience climatique et sanitaire : Créer un environnement bâti favorable à la santé mentale et physique individuelle et collective, et renforcer la résilience de chacun face au changement climatique, en s'assurant que les nouveaux bâtiments sont de plus en plus efficaces sur le plan énergétique, que les installations donnent aux résidents la possibilité de marcher et de faire du vélo, que le couvert forestier et les parcs sont plus nombreux, et que les revêtements durs de circulation automobile sont réduits.

Aménagement d'un domaine public attrayant et sûr : Veiller à ce que les façades des nouveaux bâtiments donnent sur des rues et des espaces publics, et à ce qu'elles contribuent à la sécurité et au confort des piétons et des cyclistes. Créer des espaces et un domaine public inclusifs qui offrent des possibilités d'aménagement de l'espace à des personnes de tous horizons.

Nouveaux parcs : Déterminer les emplacements des futurs parcs à obtenir par voie d'affectation de terrains à cet effet dans le cadre des demandes d'aménagement. Veiller à ce que les nouveaux parcs disposent d'installations et de programmes adaptés à la population locale.

1) Les demandes présentées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* doivent respecter ces principes directeurs.

1.2 Objectifs du Plan

Les objectifs qui suivent, propres au présent Plan, permettent l'application des principes directeurs susmentionnés. Les politiques du présent Plan permettent la prise de mesures concrètes pour garantir la réalisation des objectifs suivants au cours du cycle de vie du Plan.

1) Aménager des secteurs denses, polyvalents et axés sur le transport en commun

Cet objectif sera atteint en veillant à ce que les hauteurs de bâtiment maximales et les désignations attribuées permettent un vaste éventail d'options d'aménagement. Les projets seront conçus de manière à ce que des personnes de styles de vie, d'âges et d'aptitudes variés puissent s'affranchir partiellement de la voiture. Au nombre des possibilités offertes figurent le réaménagement à long terme du secteur entourant le 2525, avenue Carling, les quatre zones d'aménagement futur et d'autres possibilités de réaménagement dans tout le secteur visé par le Plan.

2) Favoriser la création de rues principales dynamiques et à échelle humaine, qui offrent une transition vers les secteurs voisins

Cet objectif sera atteint en exigeant un nombre minimum de commodités non résidentielles le long du chemin Richmond et de la future rue collectrice nord-sud qui traversera le secteur du 2525, avenue Carling. Les possibilités d'aménagement non résidentiel le long de l'avenue Carling demeurent souples, de sorte que les conditions du marché déterminent la viabilité des immeubles polyvalents. Les hauteurs de bâtiment dans la désignation de Couloir de la rue principale assureront une transition appropriée vers la désignation de Quartier.

3) Prioriser les déplacements à pied et à vélo

Cet objectif sera atteint en exigeant la construction de liens de transport actif soit réalisée à des endroits stratégiques lors des réaménagements, en améliorant l'accès des modes de transport durables à la station Lincoln Fields, et en veillant à ce que les espaces publics et d'agrément permettent le déplacement des gens.

4) Atténuer l'effet d'îlot thermique urbain et renforcer la résilience climatique

Cet objectif sera atteint en remplaçant les zones fortement asphaltées, comme les aires de stationnement de surface et les bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan, par des aires végétalisées, des parcs, des arbres et des bâtiments écoénergétiques. Les aménagements seront réalisés selon des approches tenant compte de la conception urbaine et de la forme bâtie afin de réduire l'effet d'îlot thermique urbain, d'améliorer la protection contre les intempéries et d'atténuer l'incidence sur le microclimat.

5) Créer des espaces extérieurs accessibles au public et axés sur la collectivité

Cet objectif sera atteint en veillant à ce que les aménagements comprennent des aires d'agrément extérieures et à ce que la Ville obtienne des terrains où créer des parcs dans le cadre des projets de réaménagement, notamment dans le secteur du 2525, avenue Carling et des 1355 et 1377, chemin Richmond, les quatre zones d'aménagement futur, ainsi qu'à

d'autres endroits où des parcs peuvent être créés, conformément au *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* et le Manuel d'aménagement des parcs de la Ville. Certains espaces publics du secteur visé par le Plan devraient être affectés aux jeux actifs, à l'exercice physique et aux activités récréatives, afin de contribuer à l'amélioration de la santé physique et mentale.

Section 2 – Désignations

2.1 Toutes les désignations

Sauf mention contraire, les politiques suivantes s'appliquent à toutes les désignations, y compris les désignations propres aux emplacements décrites à la section 4.

Désignations et utilisations

- 1) L'Annexe A (Plan de désignation) attribue les désignations suivantes :
 - a) les carrefours;
 - b) le couloir de rue principale de l'avenue Carling;
 - c) le couloir de rue principale du chemin Richmond;
 - d) les quartiers;
 - e) les espaces verts;
 - f) les terrains éventuellement cédés pour la création de parcs;
 - g) les politiques propres aux emplacements;
 - h) les zones d'aménagement futur; et
 - i) les secteurs de rues à façades actives.

- 2) Les utilisations autorisées sont énoncées dans les politiques du volume 1 du Plan officiel, sauf indication contraire dans le présent Plan.

- 3) Dans les désignations de Carrefour et de Couloir de rue principale, les utilisations commerciales à grande surface, y compris les magasins d'alimentation, les installations récréatives et sportives, les magasins de détail et les concessionnaires automobiles, sont autorisées :
 - a) au niveau du sol dans un immeuble polyvalent;
 - b) dans un bâtiment autonome, à condition que les hauteurs minimales soient respectées selon les désignations respectives ci-dessous, que leur conception prévoie une façade active et que les places de stationnement de surface, des installations de viabilisation et les aires de chargement soient dissimulées depuis le domaine public; et
 - c) dans le cas des concessionnaires automobiles, l'exposition et l'entreposage des véhicules à l'extérieur ne sont pas autorisés.

- 4) Sur un lot occupé uniquement par une utilisation non résidentielle avant l'adoption du présent Plan et qui n'est plus conforme, la Ville peut examiner les demandes de modifications mineures sans exiger une parfaite conformité aux politiques du présent Plan, notamment pour ce qui concerne la hauteur de bâtiment existante, l'emplacement des places de stationnement de surface ou le nombre d'entrées privées. En pareil cas, la Ville veillera :
 - a) à ce que le nombre d'aires et de places de stationnement de surface ne soit pas augmenté;
 - b) à ce qu'il n'y ait pas de perte nette de superficie végétalisée et du nombre d'arbres plantés;
 - i) une augmentation nette de superficie végétalisée et du nombre d'arbres plantés sera encouragée;
 - c) à la construction et à la cession des installations de transport actif requises,

- énoncées à la politique (1)(b) de la section 3.1, et décrites à l'annexe C – Mobilité et connectivité, au besoin; et
- d) à la conformité aux exigences de places de stationnement pour vélos.

Hauteurs de bâtiment

- 5) L'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles attribue les catégories de hauteur suivantes :
- a) Faible hauteur : jusqu'à quatre étages;
 - b) Hauteur moyenne I* : jusqu'à sept étages;
 - c) Hauteur moyenne II* : jusqu'à neuf étages;
 - d) Grande hauteur I** : jusqu'à 18 étages;
 - e) Grande hauteur II** : jusqu'à 30 étages;
 - f) Grande hauteur III** : jusqu'à 40 étages; et
 - g) Nombre maximal d'étages précis.

**Sauf mention contraire dans le présent Plan, toute référence à une « hauteur moyenne » englobe les catégories « hauteur moyenne I » et « hauteur moyenne II ».*

***Sauf mention contraire dans le présent Plan toute référence à une « grande hauteur » englobe les catégories « grande hauteur I », « grande hauteur II » et « grande hauteur III ».*

- 6) Sauf mention contraire dans le présent Plan, les demandes de modification du Règlement de zonage ayant pour effet de faire passer la catégorie de hauteur à une catégorie supérieure à celle indiquée à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles nécessitent une modification du présent Plan.
- 7) La conception des immeubles de hauteur moyenne et de grande hauteur devra adopter l'approche socle-milieu-sommet :
- a) Le socle de l'immeuble est la partie qui anime le domaine public;
 - b) Le milieu de l'immeuble est en rapport avec les bâtiments adjacents et forme un mur continu sur la rue;
 - c) Le sommet de l'immeuble est articulé pour alléger sa masse et laisser passer la lumière du jour sur les zones voisines;
 - d) Les parties médiane et supérieure d'un immeuble doivent être en retrait, à une hauteur égale ou inférieure à la hauteur maximale du socle, afin de créer un socle distinct.
 - i) Les hauteurs maximales du socle d'un immeuble sont propres à chaque désignation.
- 8) Les immeubles les plus hauts du secteur visé par le présent Plan doivent, d'une manière générale, se trouver au plus près de la station Lincoln Fields.
- 9) Les immeubles de grande hauteur ne doivent être autorisés que sur des lots dont la superficie minimale est de :
- a) 1 800 mètres carrés dans le cas des lots intérieurs; ou
 - b) 1 350 mètres carrés dans le cas des lots d'angle.
- 10) La distance de séparation minimale entre la tour (dix étages et plus) des immeubles de grande hauteur :
- a) est de 23 mètres dans le cas des immeubles d'une hauteur maximale de 30 étages;

- b) est de 25 mètres dans le cas des immeubles de 31 étages ou plus;
 - i) Si un immeuble de grande hauteur de 30 étages ou moins est contigu à un immeuble de 31 étages ou plus, la distance de séparation minimale de (b) ci-dessus s'applique; et
 - c) est partagée entre les lots contigus.
- 11) Afin de limiter les effets de l'ombrage et du vent, et de permettre le passage de la lumière naturelle, la surface de plancher maximale de la tour d'un immeuble de grande hauteur à vocation résidentielle ou polyvalente doit être d'environ 750 mètres carrés.
- 12) Nonobstant la catégorie de hauteur attribuée à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles, la Ville peut exiger que la hauteur maximale des bâtiments soit réduite si le terrain n'est pas adapté à l'aménagement proposé, et peut prendre en compte des facteurs comme la superficie inadéquate du terrain ou l'impossibilité d'assurer une transition de hauteur de bâtiment.

Regroupement de lots

La surzone « Les hauteurs maximales peuvent dépendre de l'assemblage des lots » de l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles s'applique aux lots dont la superficie, la profondeur et/ou la largeur ne permettent pas en principe d'aménagement dans la catégorie de hauteur attribuée par les politiques du présent Plan et les lignes directrices de la Ville. Cette surzone s'applique individuellement aux lots qui bénéficieraient d'un regroupement ou d'un réaménagement conjugué à tout lot contigu, y compris les lots contigus dans la surzone. Les lots visés par cette surzone pourraient être réaménagés individuellement, sans regroupement, mais leur aménagement pourrait ne pas être possible au regard de leur catégorie de hauteur. Des modifications au Règlement de zonage pourraient être nécessaires.

Les politiques suivantes s'appliquent aux lots du secteur visé par le présent Plan et qui sont regroupés ou réaménagés en un seul lot aux fins de zonage, y compris ceux assortis de la surzone et figurant à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles.

- 13) Lorsque des lots sont regroupés ou réaménagés en un seul lot aux fins de zonage, la zone d'aménagement doit être directement accessible depuis les installations piétonnières et suffisamment étendue pour permettre la forme bâtie souhaitée et la présence des éléments fonctionnels extérieurs requis, comme des espaces d'agrément et des zones végétalisées.
- a) Le promoteur peut être tenu de faire modifier le Règlement de zonage, sans qu'aucune modification ne soit apportée au présent Plan.
- 14) Lorsque des lots contigus appartenant à des catégories de hauteur différentes sont regroupés ou réaménagés en un seul lot aux fins de zonage, la catégorie de hauteur la plus élevée s'applique, à condition que la transition et les critères de conception requis soient respectés. Cette politique ne s'applique pas individuellement aux lots appartenant à plusieurs catégories de hauteur, pour lesquels les catégories de hauteur respectives et originales prévalent.

Configuration des emplacements et conception des bâtiments



- 15) Les rues suivantes se trouvent dans des secteurs de rues à façades actives selon l'annexe A – Plan de désignation : avenue Carling, chemin Richmond et future rue collectrice nord-sud au 2525, avenue Carling et décrite à la politique (1) de la section 4.1 du présent Plan. La façade de tous les bâtiments longeant ces rues, quelle que soit leur désignation, doit être active et doit :
 - a) encadrer la rue, animer le domaine public et présenter des retraits peu importants de manière à créer des paysages de rue attrayants;
 - i) la Ville peut autoriser des retraits plus importants sur certaines parties des façades afin de permettre des utilisations favorables aux interactions dans le domaine public et favoriser l'engagement du public, comme des atrioms, des espaces où s'asseoir, des terrasses et des aires d'agrément; et
 - ii) la Ville peut exiger des retraits plus importants afin de permettre la plantation d'arbres à grand déploiement le long des façades.
 - b) exiger le vitrage des murs avant au niveau du sol, afin d'augmenter la transparence des bâtiments et d'accroître leur intérêt visuel; et
 - c) installer les éléments de viabilisation, les aires de chargement et les autres accessoires aux fonctions similaires à l'écart et visuellement dissimulés de la façade active, par exemple à l'arrière des bâtiments.
- 16) L'angle des bâtiments donnant sur deux rues, y compris sur un ou plusieurs secteurs de rues à façades actives, doit être mis en valeur par une façade active et des éléments d'articulation.
- 17) Afin de promouvoir l'utilisation de modes de transport actif et de réduire les contraintes liées à la création de zones aménageables, aucune exigence minimale de stationnement de véhicules à moteur n'est imposée dans l'ensemble du secteur visé par le Plan.
 - a) Les accès aux aires de stationnement de surface et souterraines doivent, le cas échéant, être dissimulés depuis le domaine public, en étant aménagés par exemple à l'arrière des bâtiments; et
 - b) Les aires de stationnement souterraines doivent être conçues de manière à prévoir des volumes de sols suffisants pour la plantation d'arbres.
- 18) Le nombre de bordures surbaissées, de bateaux de trottoir et de voies d'accès automobile privées doit être réduit et ces installations doivent être limitées, d'une manière générale, à une par immeuble.
 - a) Les promoteurs chercheront si possible à réduire le nombre de bordures surbaissées et de bateaux de trottoir. Le partage des voies d'accès privées doit être encouragé entre des lots contigus.
 - b) L'aménagement de bordures surbaissées et de bateaux de trottoir supplémentaires permettant d'améliorer la circulation à pied est autorisé.
- 19) Les auteurs de demandes d'aménagement doivent envisager la possibilité de planter des arbres afin d'augmenter le couvert forestier urbain, de réduire l'effet d'îlot thermique urbain et de limiter la dispersion des particules polluantes provenant de l'avenue Carling, le chemin Richmond et la promenade Kichi Zibi Mikan.
- 20) Afin de réduire l'effet d'îlot thermique urbain, les bâtiments devront si possible :

- a) être revêtus de matériaux clairs ou réfléchissants pour les toits ainsi que leurs parties centrale et supérieure;
- b) faire l'objet de mesures de conception actives et passives afin d'améliorer les économies d'énergie et de réduire la demande de pointe;
- c) être revêtus de parements extérieurs et disposer de fenêtres économes d'énergie; et
- d) être surmontés de toits verts et rafraîchissants, si cette mesure est possible.

Capacité des infrastructures et des installations de viabilisation

Le Plan directeur des infrastructures (PDI) de la Ville fait état des capacités et des contraintes des égouts sanitaires collecteurs et des services d'adduction d'eau. Le PDI définit des programmes et des projets visant à favoriser la densification à l'échelle de la ville. Il désigne deux projets d'infrastructure distincts dans le secteur visé par le Plan, devant être menés entre 2024 et 2034, qui permettront d'augmenter la capacité de l'égout sanitaire collecteur du chemin Pinecrest. D'ici à ce que ces projets soient menés à bien, la capacité d'assainissement est limitée dans le secteur visé par le Plan, et toute capacité d'assainissement disponible est examinée dans l'ordre de présentation des demandes d'aménagement.

Outre les projets d'égouts sanitaires collecteurs prévus dans le PDI, des études de viabilisation locale devront être menées dans le secteur visé par le Plan afin de déterminer la capacité des égouts à l'échelle locale, notamment le long des rues locales. De telles études de viabilisation locale ne sont pas financées et devront faire l'objet de plans financiers, car leur financement n'est pas admissible par le biais des redevances d'aménagement.

- 21) Les promoteurs doivent discuter de la capacité des infrastructures avec des représentants de la Ville dès les premières étapes de leur demande d'aménagement.
- 22) Des études de viabilisation locale peuvent être requises afin de déterminer la capacité des services d'adduction d'eau et des égouts pluviaux et sanitaires.
 - a) Les promoteurs peuvent être tenus de préparer un plan financier et de financer l'étude de viabilisation locale ainsi que les mises à niveau des installations de viabilisation.
- 23) Si une étude permet de déterminer que la capacité des infrastructures est insuffisante pour un projet d'aménagement, la Ville ajoutera une disposition d'aménagement différé au zonage concerné jusqu'à ce que cette capacité soit jugée suffisante.
- 24) Les demandes de plan de lotissement ou de réglementation du plan d'implantation ainsi que les projets d'immobilisation doivent être conformes aux Lignes directrices pour la gestion des eaux pluviales dans le secteur du ruisseau Pinecrest et Westboro, dans leur version modifiée périodiquement.

2.2 Désignation de Carrefour

La désignation de Carrefour, illustrée dans l'annexe A – Plan de désignation, est délimitée par le chemin Richmond au nord, l'avenue Carling au sud et le secteur d'aménagement futur situé à l'est de la station Lincoln Fields à l'est. Le carrefour est destiné à être réaménagé en centre urbain dense offrant toute une variété d'utilisations à proximité d'installations de transport en commun rapide. La désignation de Carrefour accueillera les densités les plus élevées et les bâtiments les plus élevés du secteur visé par le Plan, les plus élevés d'entre eux étant situés à proximité de la station Lincoln Fields. D'une manière générale, les lots désignés couloirs de rue principale le long du chemin Richmond et de l'avenue Carling séparent le carrefour des secteurs de faible hauteur désignés quartiers.

La transition des hauteurs de bâtiment dans la désignation de Carrefour est essentiellement le fruit d'un abaissement progressif des hauteurs en s'éloignant de la station Lincoln Fields. L'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles attribue la catégorie Grande hauteur III aux lots situés dans un rayon d'environ 400 mètres de la station Lincoln Fields, ces hauteurs maximales diminuant aux catégories Grande hauteur II et Grande hauteur I plus à l'ouest de la désignation de Carrefour. Puisque la désignation de Carrefour ne jouxte pas directement de secteur de faible hauteur désigné Quartier, aucune demande de plan angulaire n'est donc requise en ce qui concerne la transition des hauteurs de bâtiment.

- 1) Le long d'une rue publique de la désignation de Carrefour, les hauteurs minimales sont les suivantes :
 - a) À moins de 400 mètres environ de la station Lincoln Fields : quatre étages;
 - b) À moins de 600 mètres environ de la station Lincoln Fields : trois étages;

- i) Le socle d'un immeuble peut être d'une hauteur inférieure aux hauteurs minimales requises dans (a) et (b) ci-dessus, à condition de ne pas être inférieure à deux étages et que le point le plus haut du bâtiment respecte les exigences de hauteur minimale.
- c) À plus de 600 mètres environ de la station Lincoln Fields : deux étages.

- 2) La hauteur maximale du socle d'un immeuble dans la désignation de Carrefour est de :
 - a) si sa façade donne sur l'avenue Carling : six étages;
 - i) si un bâtiment se trouve à l'angle de l'avenue Carling et d'une autre rue, la hauteur maximale de son socle est de six étages, conformément au point (a) ci-dessus.
 - b) dans tous les autres cas : quatre étages.
- 3) Le mur de façade d'un bâtiment situé dans la désignation de Carrefour doit être actif, encadrer la rue et animer le domaine public.
 - a) Les aires de stationnement de surface, les accès aux aires de stationnement souterraines, les aires d'expédition, de réception, de chargement et de collecte des déchets ainsi que toutes les autres zones à fonction similaire ne doivent pas être visibles depuis un parc ou un espace public appartenant à des intérêts privés, et doivent être situés sur une façade différente de celle active.
- 4) Les bâtiments ayant la désignation de Carrefour et dont la façade donne sur le chemin Richmond doivent comprendre au moins une utilisation non résidentielle au niveau du sol et faisant face à la rue. Il est recommandé que les bâtiments ayant la désignation de Carrefour et présentant leur façade sur l'avenue Carling abritent une utilisation non résidentielle au niveau du sol faisant face à la rue si les conditions du marché le permettent.
- 5) D'une manière générale, les hauteurs de bâtiment dans la désignation de Carrefour doivent diminuer progressivement en s'éloignant de la station Lincoln Fields.

2.3 Désignation de Couloir de rue principale

Les lots désignés Couloir de rue principale sont destinés à créer des secteurs polyvalents où les commodités non résidentielles sont à distance de marche pour les résidents habitant sur le chemin Richmond, l'avenue Carling et les secteurs environnants. Avec leurs façades actives, le chemin Richmond et l'avenue Carling deviendront des environnements dynamiques où il sera agréable de circuler à pied et à vélo, et où les immeubles seront conçus de manière à mettre en valeur et à intégrer le domaine public.

Les bâtiments occupant des lots désignés Couloir de rue principale offrent une transition entre les désignations de Carrefour et de Quartier. Afin de garantir une transition appropriée, le présent Plan attribue la catégorie Grande hauteur aux lots désignés Couloir de rue principale sur la base de l'application d'un plan angulaire de 45 degrés. Un tel plan angulaire est mesuré depuis la ligne de lot à la hauteur maximale dans le secteur de faible hauteur de désignation de Quartier situé le plus près de la désignation de Couloir de rue principale, c'est-à-dire habituellement le lot contigu, jusqu'au milieu de l'emplacement proposé d'une tour. Ce moyen permet d'établir un cadre déterminant une échelle appropriée et une catégorie Grande hauteur, tout en offrant une certaine souplesse dans le nombre précis d'étages.

L'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles attribue généralement des catégories Grande hauteur le long du chemin Richmond, et des catégories Hauteur moyenne, Grande hauteur I et Grande hauteur II le long de l'avenue Carling. Pour ce qui concerne les biens-fonds du chemin Richmond dont l'arrière donne sur la ruelle Starflower, le calcul du plan angulaire est effectué à partir des lots de la désignation de Quartier situés du côté nord de la rue Regina.

Les politiques suivantes s'appliquent à tous les lots désignés Couloir de rue principale :

- 1) Les hauteurs de bâtiment minimales pour la partie donnant sur le chemin Richmond et l'avenue Carling sont les suivantes :
 - a) Immeubles polyvalents ou résidentiels : quatre étages; ou
 - b) Immeubles non résidentiels : deux étages.
- 2) La hauteur de bâtiment autorisée dans la catégorie de hauteur attribuée pour un immeuble de grande hauteur à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles sur un lot désigné Couloir de rue principale sera déterminée en fonction de la capacité d'un immeuble proposé à offrir une transition adéquate vers les secteurs de faible hauteur désignés Quartier et situés à proximité. Cette transition sera déterminée par l'application approximative d'un plan angulaire.
- 3) Il n'est pas nécessaire qu'un immeuble de hauteur moyenne occupant un lot désigné Couloir de rue principale applique un plan angulaire ou qu'il présente une diminution de hauteur vers les secteurs de faible hauteur désignés Quartier et situés à proximité.
- 4) Si un lot désigné Couloir de rue principale est contigu à un secteur de désignation de Quartier, il convient d'examiner les possibilités d'atténuer les répercussions sur l'intimité, notamment en aménageant une zone-tampon paysagée et en plantant des arbres.
- 5) Une voie privée d'accès automobile doit être aménagée sur une rue autre que le chemin Richmond ou l'avenue Carling, sauf s'il peut être démontré que cette mesure est impossible à appliquer.
- 6) Une station-service est une utilisation autorisée, sous réserve des conditions suivantes :
 - a) cette utilisation, y compris la porte de garage, n'est pas visible du chemin Richmond ou de l'avenue Carling;
 - b) aucune automobile n'est entreposée à l'extérieur; et
 - c) il n'y a pas de vente au détail de carburant.

Chemin Richmond

Au moment de l'adoption du présent Plan, tous les bâtiments occupant des lots désignés Couloir de rue principale – chemin Richmond abritaient au rez-de-chaussée des utilisations non résidentielles et s'élevaient à un à quatre étages, et étaient séparés du domaine public par une aire de stationnement de surface. À cette époque, seuls quelques bâtiments étaient à utilisation polyvalente et se présentaient sous la forme de tours. Le présent Plan vise à faire en sorte que le chemin Richmond reste une destination pour les commodités non résidentielles, situées à distance de marche des habitations.

Les politiques suivantes s'appliquent aux lots désignés Couloir de rue principale – chemin Richmond :

- 7) Tous les bâtiments occupant des lots désignés Couloir de rue principale et donnant sur le chemin Richmond doivent abriter au moins une utilisation non résidentielle au rez-de-chaussée.

- 8) La hauteur du socle des bâtiments dont la façade donne sur le chemin Richmond sera généralement de deux à quatre étages.

Avenue Carling

Au moment de l'adoption du présent Plan, le tissu urbain le long de l'avenue Carling était constitué de divers bâtiments isolés d'utilisation résidentielle et non résidentielle, de hauteur variée, souvent séparés du domaine public par des aires de stationnement de surface. L'avenue Carling présente une emprise de 44,5 mètres. C'est la raison pour laquelle les socles des bâtiments donnant sur cette voie peuvent être plus élevés que ceux donnant sur d'autres rues du secteur visé par le Plan.

Les lots désignés Couloir de rue principale – avenue Carling sont généralement contigus à des secteurs de faible hauteur de désignation Quartier. Compte tenu de l'application approximative par la Ville d'un plan angulaire et de la proximité des secteurs de faible hauteur désignés Quartier, certains lots longeant l'avenue Carling ne sont pas assez profonds pour permettre une transition adéquate d'un immeuble de grande hauteur dans la désignation de Couloir de rue principale. Un certain nombre de lots de l'avenue Carling sont par ailleurs trop étroits pour permettre une distance de séparation entre des tours occupant des lots contigus, et nécessitent d'être regroupés pour permettre la présence d'immeubles de grande hauteur.

L'application par la Ville d'un plan angulaire sur les lots situés du côté sud de l'avenue Carling, entre la vallée du ruisseau Pinecrest et le croissant Fox, recommande la construction d'immeubles d'environ 14 étages. Pour cette raison, les lots longeant ce tronçon de l'avenue Carling se voient attribuer la catégorie Grande hauteur I à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles, car cette catégorie de hauteur est jugée d'une échelle appropriée. Dans le cas de ces lots en particulier et au regard de la distance de marche courte et directe vers la station Lincoln Fields et les installations futures de transport en commun rapide de l'avenue Carling, les immeubles pourront atteindre 18 étages. Les politiques suivantes ne s'appliquent aux lots désignés Couloir de rue principale – avenue Carling.

- 9) La hauteur du socle des bâtiments polyvalents ou résidentiels dont la façade donne sur l'avenue Carling doit être comprise entre quatre et six étages.
- 10) Les lots de catégorie Grande hauteur I à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles et situés du côté sud de l'avenue Carling entre la vallée du ruisseau Pinecrest et le croissant Fox peuvent être occupés par des immeubles d'une hauteur maximale de 18 étages, à condition que la tour de ces immeubles présente un retrait ou un recul adéquat par rapport à la désignation de quartier de faible hauteur contiguë.

2.4 Désignation de Quartier

La désignation de Quartier permet des formes bâties et des densités variées, garantissant ainsi la présence de diverses options de logement à proximité des installations de transport en commun rapide. Les quartiers sains sont ceux qui offrent une variété de types de logements pour les personnes de tous âges, revenus, profils et capacités. Les quartiers jouent un rôle dans l'augmentation de l'offre de logements et dans la création d'aménagements axés sur le transport en commun. Les parties de ces quartiers situées dans le secteur visé par le Plan servent de zone-tampon entre les désignations de Couloir de rue principale et de Carrefour, et avec les secteurs de faible hauteur situés à l'extérieur du secteur visé par le Plan. Ce document attribue des autorisations de hauteur moyenne et élevée uniquement aux grands emplacements qui

s'étendent à proximité de la station Lincoln Fields, dans la désignation de Quartier, abaissant ainsi progressivement les hauteurs pour qu'elles correspondent à celles des secteurs de faible hauteur à l'extérieur du secteur visé par le Plan, au regard des lots contigus, désignés Carrefour et Couloir de rue principale, qui bénéficient d'autorisation de grande hauteur II ou III.

- 1) Les immeubles de grande hauteur situés dans la désignation de Quartier doivent présenter une transition vers le secteur de faible hauteur de la désignation de Quartier le plus près, et surmonter un socle de faible hauteur qui s'intègre dans le secteur environnant. Une transition doit être créée par l'application approximative d'un plan angulaire.
 - a) Les immeubles de grande hauteur contigus dans la désignation de Quartier et situés du côté ouest de l'avenue Edgeworth doivent présenter des variations de hauteur d'au moins quatre étages, l'immeuble le plus haut étant construit au plus près de l'avenue Carling.
- 2) Lorsqu'un lot situé dans la désignation de Quartier est regroupé ou réaménagé avec un lot de Couloir de rue principale, cette dernière désignation et sa catégorie de hauteur s'appliquent.
- 3) Les aménagements doivent limiter les effets sur le couvert forestier urbain et permettre si possible la conservation des arbres existants et la plantation de nouveaux arbres, qui contribueront à enrichir ce couvert forestier urbain.

Section 3 – Mobilité, connectivité et domaine public

Les personnes habitant dans le secteur visé par le Plan secondaire de la station Lincoln Fields ou qui le traversent auront la possibilité d'y circuler à pied, à vélo en transport en commun ou en voiture en toute sécurité pour se rendre à leur destination. Les politiques énoncées dans le présent Plan donnent la priorité aux déplacements des piétons et des cyclistes, suivis par ceux des usagers du transport en commun, puis des automobilistes.

Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo peuvent accéder au réseau de transport actif existant et planifié de la ville, qui vise à relier les stations de transport en commun rapide et d'autres destinations clés, y compris les secteurs désignés Carrefour et Couloir de rue principale. Bon nombre des installations de transport actif existantes et prévues dans le secteur visé par le Plan se trouvent sur des terrains appartenant à la Commission de la capitale nationale (CCN). Les promoteurs, lorsqu'ils sont tenus de construire des installations de transport actif, devront peut-être coordonner leurs efforts avec ceux de la Ville et de la CCN.

Les usagers du transport en commun peuvent accéder aux lignes 1 et 3 de l'O-Train, essentiellement à partir de la station Lincoln Fields, mais également depuis les stations Queensview et New Orchard. La Ville prévoit appliquer des mesures assurant la priorité au transport en commun le long de l'avenue Carling, et offrir un service d'autobus local dans l'ensemble du secteur visé par le Plan.

Les automobilistes peuvent accéder au réseau routier local, constitué d'artères, de rues collectrices et de rues locales, auxquelles vient s'ajouter la promenade Kichi Zībī Mikan.

3.1 Déplacements à pied et à vélo

Le présent Plan vise à ce que les investissements publics et les aménagements privés prennent en compte des installations de transport actif conçues pour donner aux gens la possibilité de marcher et de faire du vélo pour répondre à la plupart de leurs besoins, y compris l'accès au service de transport en commun rapide. Les politiques suivantes ont pour objet de faire en sorte que les infrastructures de transport actif sont fiables, sûres et confortables.

- 1) L'annexe C – Mobilité et connectivité décrit le réseau de mobilité prévu par la Ville, qui comprend :
 - a) les projets piétonniers proposés dans le Plan directeur des transports : ceux-ci seront réalisés par la Ville ou par un promoteur si le réaménagement doit avoir lieu avant la mise en œuvre prévue par la Ville;
 - b) les installations de transport actif qui doivent être construites ou préservées au moment du réaménagement : celles-ci seront construites par un promoteur;
 - c) les nouvelles installations de transport actif protégées, aménagées au moment de l'enlèvement des bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan;
 - d) les nouvelles installations de transport actif protégées, aménagées lors de la réfection ou de la reconstruction de routes : celles-ci seront construites par la Ville lorsqu'il s'agit d'un projet financé à l'échelle municipale ou par un promoteur si le réaménagement doit avoir lieu avant que la Ville ne trouve un financement pour le projet;
 - e) le sentier dans le secteur visé par le Plan, qui sera préservé ou reconstruit comme le

- précise la section 4.2 du présent Plan;
- f) le sentier étagé, qui sera préservé ou reconstruit et qui conservera ses niveaux distincts;
 - g) le sentier situé à l'extérieur du secteur visé par le Plan;
 - h) le nouveau carrefour à feux, qui sera aménagé conformément aux Lignes directrices sur la viabilisation locale de la Ville;
 - i) le nouveau passage pour cyclistes, qui sera aménagé conformément aux Lignes directrices sur la viabilisation locale de la Ville;
 - j) les emprises publiques permettant l'accès des véhicules dans les rues privées, comme le prévoit la section 4.1 du présent Plan;
 - k) l'enlèvement des bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan, comme le prévoit la section 3.2 du présent Plan;
 - l) de nouvelles rues collectrices, qui seront construites par un promoteur, comme le prévoit la section 4.1 du présent Plan;
 - m) un couloir de priorité au transport en commun, qui sera aménagé par la Ville selon un calendrier défini par le Plan directeur des transports; et
 - n) des installations de transport en commun rapide, qui seront aménagées par la Ville selon une méthodologie et un calendrier définis par le Plan directeur des transports.
- 2) Les politiques suivantes s'appliquent aux installations de transport actif, construites ou préservées au moment du réaménagement, comme le décrit la politique (1)(b) ci-dessus :
- a) Aux fins de la présente politique, les installations de transport actif englobent :
 - i) les installations cyclables et piétonnières séparées physiquement;
 - ii) les sentiers polyvalents; et
 - iii) les cages d'escalier et leurs installations accessibles, comme des rampes.
 - b) Les installations mentionnées au point (a) ci-dessus seront construites conformément aux politiques du Plan officiel et du Plan directeur des transports ainsi qu'aux lignes directrices approuvées par le Conseil municipal.
 - c) L'endroit où seront aménagées les installations décrites dans l'annexe C – Mobilité et connectivité est approximatif. Leur emplacement et leur configuration définitifs seront déterminés au moment du réaménagement. Un promoteur peut suggérer une variété d'emplacements, de configurations et de tracés, sans que soit nécessaire une modification du présent Plan, à condition que les liens et les correspondances prévus soient réalisés.
 - d) La Ville exigera que le promoteur construise la partie de ces installations qui se trouve sur son terrain municipal et qu'il cède ensuite le terrain et les installations à la Ville;
 - i) Les terrains nécessaires à l'aménagement de ces installations ne doivent pas être cédés dans le cadre d'une affectation de terrains à la création de parcs;
 - ii) Une coordination entre les propriétaires fonciers est recommandée.
 - e) Ces installations doivent être reliées aux installations existantes et planifiées du réseau de transport actif;
 - f) Ces installations doivent être construites lors de la première phase d'aménagement; et
 - g) Les installations décrites à l'annexe C – Mobilité et connectivité, existant avant le réaménagement et jugées non conformes doivent être mises en conformité avec les normes actuelles. Ces installations ne doivent toutefois pas être démolies si elles ne peuvent pas être modernisées au moment du réaménagement.
- 3) Si des installations de transport actif sont construites au moment du réaménagement,

conformément à la politique (2) ci-dessus, la Ville préférera, d'une manière générale, que le promoteur construise des installations cyclables et piétonnières séparées physiquement.

- 4) Les investissements publics et les aménagements privés ne doivent pas entraîner la démolition d'une installation de transport actif existante ou prévue et doivent au besoin permettre son remplacement ou son déplacement afin de maintenir le lien prévu.

3.2 Réseau routier

Le présent Plan a pour objet de permettre l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers des modes de transport durable du réseau routier, l'amélioration de l'accès multimodal au transport en commun rapide et la réduction de l'expansion de la capacité des véhicules, sauf ceux de transport en commun.

- 1) Le réseau routier du secteur visé par le Plan comprend les axes suivants :
 - a) Kichi Zībī Mikan (entre le chemin Richmond et l'avenue Carling), une promenade qui longe la rivière des Outaouais et qui appartient à la CCN, qui l'exploite également. Au fil du temps, le croisement avec l'avenue Carling Avenue sera réaménagé pour passer d'un échangeur à niveaux séparés à un carrefour à feux entièrement protégé, comme le décrit la politique (5) ci-dessous.
 - b) L'avenue Carling (entre l'avenue Ancaster et le chemin Richmond), une artère dont la largeur varie de quatre à six voies et disposant de multiples voies de virage à gauche. Au fil du temps, ce tronçon accueillera des installations de transport en commun rapide et/ou de priorité au transport en commun et des installations de transport actif physiquement séparées. L'échangeur à niveaux séparés de la promenade The Kichi Zībī Mikan sera remplacé par un carrefour à feux, comme le décrit la politique (5) ci-dessous.
 - c) Le chemin Richmond (entre l'avenue Edgeworth et l'avenue Carling), une artère dont la largeur varie de deux à quatre voies, longée de places de stationnement sur rue et disposant de multiples voies de virage à gauche. Au fil du temps, ce tronçon accueillera des installations de transport actif physiquement séparées. La Ville cherchera à réduire le nombre de voies auxiliaires et à maintenir la largeur d'emprise actuelle.
 - d) Des rues locales (chemin Assaly, rue Bond, avenue Croydon, avenue Edgeworth, rue Forest, rue Regina et avenue Poulin). Au fil du temps, ces rues seront longées de trottoirs des deux côtés. Les vitesses de circulation seront suffisamment faibles pour permettre le partage de la chaussée avec les cyclistes sans qu'il soit nécessaire d'aménager des installations cyclables. Toutefois, l'aménagement de telles installations cyclables sera envisagé si les seuls de volume et de vitesse de circulation sont dépassés.
- 2) La construction de nouvelles rues et la reconstruction de celles existantes doivent intégrer des installations de transport actif, comme le prévoient les exigences relatives aux installations de transport actif de la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel, ainsi que des arbres de rue, conformément aux exigences de la section 4.1.3 du volume 1 du Plan officiel.
 - a) Si un réaménagement est réalisé avant la reconstruction prévue par la Ville d'une rue existante, le promoteur d'un projet peut être tenu d'aménager des installations de transport actif et de planter des arbres de rue, si la situation le permet.
 - b) L'aménagement de sentiers polyvalents le long de rues en remplacement d'installations piétonnières et cyclables séparées n'est pas à privilégier. Les sentiers polyvalents le long de rues ne sont autorisés qu'à la discrétion de la Ville et doivent être conformes à

la Politique sur les sentiers polyvalents du Plan directeur des transports.

- 3) En ce qui concerne les tronçons d'artères situés dans le secteur visé par le Plan, lorsque cela est possible et approprié :
 - a) La Ville cherchera à coordonner la reconstruction des artères avec les grands aménagements, notamment les phases d'aménagement comprenant de nombreux immeubles de grande hauteur. Ces projets pourraient être désignés dans le cadre d'une évaluation des répercussions sur le transport.
 - b) Aucune voie de circulation supplémentaire ne sera construite, à l'exception des voies réservées au transport en commun rapide et/ou des mesures de priorité au transport en commun. Ces voies réservées au transport en commun rapide et/ou ces mesures de priorité au transport en commun doivent remplacer les nouvelles voies de circulation automobile.
 - c) L'avenue Carling disposera de deux voies dans chaque direction et de voies de virage à gauche aux principaux carrefours.
 - d) Nonobstant les points (b) et (c) ci-dessus, l'aménagement de voies auxiliaires de virage à droite peut être envisagé si elles permettent un virage à droite protégé par étapes, conformément au Guide de conception des intersections protégées de la Ville.
 - e) Aucune nouvelle voie de virage à droite ne sera autorisée, et celles existantes devront être supprimées lors de la reconstruction de la rue.
- 4) Les rues privées doivent avoir l'aspect de voies publiques avec des trottoirs et des arbres de rue.
 - a) Lorsque cela est possible et approprié, les bâtiments contigus à des rues privées doivent comporter des entrées actives menant aux activités du rez-de-chaussée.

Intersection de Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling

L'intersection de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling est actuellement un échangeur à niveaux séparés assorti de bretelles des côtés nord et sud de l'avenue Carling. Cette conception donne lieu à la présence d'un carrefour à prépondérance foncière à proximité immédiate de la station Lincoln Fields, qui vient perturber les installations de transport actif le long de l'avenue Carling et dans la vallée du ruisseau Pinecrest appartenant à la CCN. L'échangeur présente un risque de sécurité pour les usagers du transport actif sur l'avenue Carling et empêche toute possibilité d'aménagement immédiatement à l'ouest de la station Lincoln Fields de l'O-Train.

La Ville et la CCN ont pour vision commune de regrouper l'accès automobile à la promenade Kichi Zībī Mikan du côté nord de l'avenue Carling. La reconfiguration de ce carrefour présente de nombreux avantages. Elle créera des possibilités d'aménagement polyvalent de densité élevée à proximité des services de transport en commun rapide (se reporter à la section 4.2 du présent Plan), mettra en valeur l'aménagement paysager de la vallée du ruisseau Pinecrest, améliorera la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes circulant sur l'avenue Carling, priorisera les modes durables de transport traversant ce carrefour et améliorera l'accès multimodal à la station Lincoln Fields.

- 5) L'intersection de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling passera d'un échangeur à niveaux séparés assorti de bretelles des deux côtés de l'avenue Carling à un carrefour à feux protégé toutes directions, donnant accès à la promenade Kichi Zībī

Mikan du côté nord de l'avenue Carling, comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité. Elle suivra globalement la configuration illustrée à l'appendice 1 – Intersection de la promenade Kichi Zībī Mīkan et de l'avenue Carling.

- a) Ce nouveau carrefour sera conçu en intégrant des installations de transport actif, des passages permettant tous les déplacements à pied. Il accordera la priorité aux déplacements à l'aide de modes de transport durables et actifs.
 - b) Des installations cyclables et piétonnières séparées physiquement seront construites le long de l'avenue Carling, comme l'indique l'annexe C – Mobilité et connectivité.
- 6) La Ville déterminera l'emplacement définitif du nouveau carrefour à feux décrit dans la politique (5) ci-dessus et pourra prendre en compte d'autres objectifs et besoins opérationnels municipaux.
- 7) Une étude de conception fonctionnelle portant sur la nouvelle intersection de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling, décrite dans la politique (5) ci-dessus, devra être réalisée. Pour assurer une synergie opérationnelle, cette étude de conception fonctionnelle doit prendre en compte d'autres projets liés à des structures, à des infrastructures et au transport, afin de coordonner la construction et les coûts.
- a) La conception du carrefour à feux de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling et celle des installations de transport actif doit prendre en compte les voies réservées au transport en commun rapide et les mesures de priorité au transport en commun le long de l'avenue Carling. Une conception coordonnée peut être envisagée.

3.3 Domaine public

Le domaine public comprend les espaces et installations extérieurs accessibles au public, y compris les emprises, les parcs, les espaces publics appartenant à des intérêts privés, les espaces d'agrément, les installations de transport actif, les places ainsi que les stations et les arrêts de transport en commun. Le domaine public joue un rôle essentiel s'agissant d'offrir des possibilités d'aménager l'espace, de tisser des liens sociaux et de soutenir la mobilité dans le secteur visé par le Plan. Puisque chacun interagit avec le domaine public pour atteindre sa destination, il est important de créer un domaine public de haute qualité qui relie les gens et crée un sentiment d'appartenance.

- 1) Dans l'emprise, la Ville entend :
 - a) veiller à ce que les volumes de sols soient suffisants pour favoriser la plantation réussie d'arbres;
 - b) aménager des installations piétonnières et cyclables séparées physiquement de la chaussée; et
 - c) si nécessaire, réduire le nombre de voies de circulation automobile et/ou de places de stationnement sur rue afin de privilégier d'autres priorités dans l'emprise, comme des voies réservées au transport en commun, des mesures de priorité au transport en commun ou la plantation d'arbres de rue.
- 2) La Ville entend obtenir une servitude publique lors de l'examen d'une demande d'aménagement, afin que les voies privées, les espaces publics appartenant à des intérêts privés et les installations de transport actif situées sur des propriétés privées soient entièrement accessibles au public.

- 3) La Ville entend rechercher des possibilités de coordonner les projets d'amélioration du domaine public, notamment l'enfouissement des équipements hydroélectriques, la plantation d'arbres et l'installation d'équipements de transport actif et d'œuvres d'art public, afin de créer un sentiment d'appartenance et d'identification au secteur visé par le Plan.
- 4) La Ville entend rechercher des possibilités de planter des arbres dans l'aire paysagée de l'emprise située au sud du chemin Richmond, au nord de l'avenue Carling et à l'ouest de l'avenue Poulin, sur la propriété portant le numéro d'identification 039620381.
- 5) Afin d'assurer une surveillance passive contribuant au sentiment de sécurité des personnes qui se divertissent, se promènent et font du vélo, les murs des bâtiments seront conçus selon les principes suivants :
 - a) le long d'un parc : façade ou entrée active, et vitrée; et
 - b) le long d'une installation piétonnière, comme un sentier polyvalent ou un trottoir : façade ou entrée active, ou vitrée.
- 6) Les espaces publics appartenant à des intérêts privés devront :
 - a) être directement accessibles depuis l'emprise;
 - b) contribuer à l'animation de l'emprise;
 - c) permettre de relier les installations piétonnières; et
 - d) permettre la surveillance passive des utilisateurs, notamment en étant longées d'entrées actives ou de façades vitrées.
- 7) Lorsque la cession d'un terrain devant être affecté à la création de parcs n'est pas appropriée, la Ville peut demander au promoteur de fournir un espace public appartenant à des intérêts privés.
- 8) Un espace public appartenant à des intérêts privés n'est pas pris en compte dans le calcul du taux requis d'affectation de terrains à la création de parcs.
- 9) Les aires d'agrément et les espaces publics appartenant à des intérêts privés doivent être conçus de manière à être reliés à ceux des lots adjacents ou à les compléter, créant ainsi des aires d'agrément reliées et continues et, s'il y a lieu, de manière à être reliés au réseau de transport actif planifié et aux parcs.
- 10) Les espaces accessibles au public, comme les parcs, les espaces publics appartenant à des intérêts privés ainsi que les stations et les arrêts de transport en commun, doivent servir à favoriser les liens sociaux et à améliorer les résultats en matière de santé mentale et physique en incluant des aménagements qui encouragent les gens à se reposer, à se rassembler et/ou à se récréer.

Section 4 – Politiques propres aux emplacements

Les politiques propres aux emplacements suivantes fournissent des orientations politiques supplémentaires ou des exigences d'aménagement détaillées pour des secteurs d'intérêt. Elles doivent être consultées en parallèle avec les autres orientations politiques et les annexes du présent Plan. En cas de divergence, les politiques propres aux emplacements prévalent.

4.1 2525, avenue Carling

Le 2525, avenue Carling est destiné à devenir un secteur polyvalent de grande hauteur et axé sur le transport en commun, venant enrichir l'offre de commodités et de logements à proximité d'installations de transport en commun rapide. Ce secteur devrait devenir un centre d'activités accueillant une variété d'utilisations non résidentielles, notamment des commerces, des magasins de vente au détail et des bureaux, afin d'offrir des services quotidiens aux futurs résidents et aux collectivités environnantes. Des terrains affectés à la création de parcs seront transférés à la Ville.

Le 2525, avenue Carling est le secteur illustré à l'appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling. De nouveaux lots seront créés dans ce secteur et cette situation pourrait entraîner la création de nouvelles adresses. Les politiques suivantes s'appliqueront à ces futurs lots.

- 1) L'approbation de la première phase du plan de lotissement sera assujettie à la condition pour le promoteur de construire une voie nord-sud, qu'il cédera à la Ville. Comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité, cette future rue publique, à laquelle un nom sera attribué dans le cadre du plan de lotissement, croisera l'avenue Carling et l'avenue Connaught au sud et reliera le chemin Richmond au nord.
 - a) La Ville protégera une emprise d'une largeur de 24 mètres.
 - b) Cette rue sera collectrice.
 - c) Cette rue sera située dans un secteur de façades actives et les façades des bâtiments qui la longeront devront être actives, comme le précise la politique (15) de la section 2.1 du présent Plan.
 - d) Outre les places de stationnement en file sur rue, seule une voie de circulation dans chaque direction est autorisée.
 - e) Des installations piétonnières et cyclables physiquement séparées des voies de circulation seront aménagées dans l'emprise des deux côtés de la rue, et relieront si possible le réseau d'installations de transport actif existantes ou prévues.
 - f) Des mesures de modération de la circulation doivent être mises en place sur les tronçons de la rue publique nord-sud contigus à un parc. Des carrefours ou des emprises surélevés ou des installations de type « woonerf » seront envisagés.
 - g) Cette rue sera conçue de manière à y limiter la vitesse à 30 km/h.
 - h) La Ville pourrait installer un arrêt d'autobus le long de cette rue.
 - i) L'aménagement d'une intersection protégée pourrait être nécessaire au croisement de cette rue et du chemin Richmond.
- 2) Un espace public appartenant à des intérêts privés sera aménagé à l'angle sud-est de l'emplacement afin de permettre aux piétons d'accéder au secteur ou de le quitter dans un espace sans circulation automobile à proximité de la station Lincoln Fields.

- a) L'aménagement d'autres espaces publics appartenant à des intérêts privés ou places est encouragé à proximité des accès automobiles au secteur.

- 3) Un réseau de rues publiques ou privées à deux voies et conçues en fonction d'une vitesse de circulation cible de 30 km/h sera créé. Ces rues auront une fonction similaire à celle des rues locales urbaines.
 - a) le stationnement en file sur rue est autorisé;
 - b) des volumes de sols suffisants pour la plantation d'arbres seront disponibles;
 - c) les tronçons de rues privées adjacents au point d'accès piétonnier décrit dans la politique (3) ci-dessus seront conçus à la manière d'un woonerf, et pourront être longés d'éléments de modération de la circulation comme des jardinières, des arbres de rue et d'autres installations donnant la priorité au confort des piétons;
 - d) Pour s'assurer que les véhicules n'accèdent pas à la zone d'aménagement futur qui s'étend au nord de l'avenue Carling, comme le décrit la politique (13) de la section 4.2, à partir de l'avenue Carling, la Ville peut exiger qu'une servitude soit obtenue le long d'un tronçon de l'une des rues est-ouest, comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité.

- 4) Un garage de stationnement peut être autorisé dans le socle d'un immeuble de grande hauteur, à condition que les véhicules n'y accèdent pas depuis une rue aux façades actives et que ce garage soit visuellement dissimulé du domaine public. La présence d'un garage de stationnement autonome n'est pas autorisée.

- 5) Les socles d'immeubles donnant sur le chemin Richmond et sur la future rue publique nord-sud et décrits à l'annexe C – Mobilité et connectivité doivent être polyvalents et abriter au moins une utilisation non résidentielle au rez-de-chaussée.
 - a) La Ville peut envisager, sans qu'une modification ne soit apportée au présent Plan, d'apporter une modification du Règlement de zonage afin de permettre la présence d'un immeuble résidentiel autonome le long de la rue publique nord-sud, à condition que la majorité des immeubles y ayant leur façade soient occupés par une utilisation non résidentielle.

- 6) Comme l'indique l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles, un immeuble d'une hauteur maximale de 45 étages peut être autorisé s'il est construit dans un rayon de 400 mètres de la station Lincoln Fields de l'O-Train et s'il se trouve à l'est de la rue publique nord-sud décrite à la politique (1) ci-dessus.

- 7) Un terrain à vocation de parc, situé sur un emplacement central du secteur, doit être cédé à la Ville.
 - a) L'affectation de terrains à la création de parcs sera calculée pour l'ensemble de la propriété située à l'origine au 2525, avenue Carling, comme l'illustrent l'annexe A – Plan de désignation et l'appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling. La cession d'un terrain à vocation de parc sera effectuée dans le cadre d'une demande liée à un aménagement, comme une demande de plan de lotissement de réglementation du plan d'implantation, conformément au Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs de la Ville (modifié) et à la *Loi sur l'aménagement du territoire*. La Ville surveillera l'excédent ou le déficit d'affectation de terrains à la création de parcs lors des diverses étapes de l'aménagement d'ensemble du secteur du 2525, avenue Carling.
 - b) L'îlot de parc contigu à l'ouest, illustré dans l'appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling, doit être cédé à la Ville lors de la phase d'aménagement donnant lieu à la création de 600 logements ou plus dans l'ensemble du secteur du 2525, avenue Carling. Dans un premier temps, une cession excédentaire de terrains peut être requise



pour chacune des phases.

- c) Au moment de la demande de plan de lotissement, des conceptions et des configurations autres que celles illustrées dans l'appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling et dans l'annexe A – Plan de désignation pourraient être envisagées, à condition que le terrain visé soit situé sur un emplacement central du secteur.
- d) La Ville cherchera des possibilités d'animer le parc à l'aide de commodités communautaires mises à la disposition des résidents du secteur et des collectivités voisines. Il pourrait notamment s'agir d'un espace de rassemblement ou de spectacle et d'équipements de loisirs pour les personnes de tous âges et de toutes capacités.
- e) Comme l'illustrent l'appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling et l'annexe A – Plan de désignation, si deux îlots de parc sont cédés, ils seront alignés et uniquement séparés par l'emprise de la rue publique nord-sud décrite dans la politique (1) ci-dessus.
- f) En ce qui concerne les immeubles visibles depuis le parc :
 - i) leurs aires d'expédition, de réception et d'autres fonctions similaires devront être dissimulées le plus possible de la vue depuis le parc, et être situées sur une façade opposée au parc;
 - ii) ils devront permettre une surveillance passive, conformément aux exigences de la politique (5) de la section 3.3 du présent Plan; et
 - iii) ils devront permettre de limiter les répercussions du microclimat, conformément aux directives applicables à la conception.

4.2 Zones d'aménagement futur

Le présent Plan a pour objet de permettre la présence d'une forme bâtie urbaine dynamique et propice à la marche autour de la station Lincoln Fields de l'O-Train. La création d'un environnement véritablement accueillant pour les piétons et favorable au transport en commun exige non seulement l'aménagement d'infrastructures piétonnières, mais également la présence d'une variété d'utilisations, de façades de bâtiment actives et d'itinéraires agréables menant à la station Lincoln Fields. La démolition des bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling, comme le décrit la section 3.2 du présent Plan, offre une occasion unique de modifier les utilisations du sol autour de la station de l'O-Train de manière à favoriser les aménagements axés sur le transport en commun.

Le présent Plan oriente la transformation des terrains entourant immédiatement la station Lincoln Fields, afin de créer une forme bâtie continue reliant la station aux secteurs désignés Carrefour, Couloir de rue principale et Quartier situés de tous les côtés, par le biais d'aménagements regroupés de hauteur moyenne et élevée, de liens de transport actif nouveaux et améliorés, et grâce à diverses formes bâties qui permettront une transition vers le contexte environnant prévu. Ces zones d'aménagement futur sont contiguës à l'espace vert de la vallée du ruisseau Pinecrest, où l'on retrouve d'importantes infrastructures municipales, comme l'égout sanitaire collecteur du chemin Pinecrest et la canalisation principale alimentant l'usine d'épuration des eaux Britannia.

- 1) L'annexe A – Plan de désignation désigne les zones d'aménagement futur de la vallée du ruisseau Pinecrest. Elles sont situées aux endroits suivants :
 - a) au sud du chemin Richmond, à l'ouest de Kichi Zībī Mikan;
 - b) au nord de l'avenue Carling, à l'est de la station Lincoln Fields;

- c) au nord de l'avenue Carling, à peu près où se trouvent actuellement les bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan; et
 - d) au sud de l'avenue Carling, à peu près où se trouvent actuellement les bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan.
- 2) Une modification du Règlement de zonage doit être exigée pour permettre un aménagement dans une zone d'aménagement futur, en respectant la désignation applicable et les hauteurs maximales indiquées dans l'annexe A – Plan de désignation et dans l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles.
 - 3) En ce qui concerne la localisation et la configuration définitives d'une zone d'aménagement :
 - a) Elles seront déterminées par la Ville, la CCN et le promoteur, dans le cadre de la modification du Règlement de zonage, conformément à la politique (2) ci-dessus; et
 - i) La création de lots peut être envisagée par le biais d'une demande de plan de lotissement, d'autorisation de morcellement ou de plan de copropriété.
 - b) Il convient de tenir compte des infrastructures et des servitudes existantes.
 - 4) Au cours de chaque phase d'aménagement, le promoteur doit soumettre à la Ville et à la CCN un plan conceptuel illustrant l'aménagement complet des zones d'aménagement futur figurant à l'annexe A – Plan de désignation et fournissant les renseignements suivants :
 - a) l'échelle et la volumétrie des immeubles;
 - b) les liens menant aux principales destinations, notamment la station Lincoln Fields de l'O-Train ainsi que les secteurs désignés Carrefour et Couloir de rue principale;
 - c) l'emplacement des accès des véhicules;
 - d) l'emplacement des parcs et des espaces d'agrément;
 - e) la relation entre les bâtiments environnants; et
 - f) l'emplacement des sentiers ou liens de transport actif existants, déplacés et nouveaux.
 - 5) La conception des phases futures, conformément à la politique (4) ci-dessus, vise à garantir une vision coordonnée et ne requiert pas d'être aussi détaillée que celle des phases d'aménagement en cours de réalisation. Cette conception peut être adaptée et affinée au fur et à mesure de l'avancement des phases.
 - a) Les demandes de réglementation du plan d'implantation seront généralement conformes au plan conceptuel de leur phase respective.
 - 6) L'affectation de terrains à la création de parcs sera calculée conformément au Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs de la Ville et à la *Loi sur l'aménagement du territoire*.
 - 7) Les promoteurs d'aménagements réalisés dans ce secteur doivent prévoir l'implantation des bâtiments les plus hauts en façade d'une rue active, la hauteur des autres bâtiments devant être progressivement réduite.
 - 8) Les promoteurs d'aménagements doivent conserver ou déplacer les sentiers polyvalents existants et les autres liens de transport actif, en veillant à ce que la connectivité avec la station de l'O-Train et l'ensemble du réseau de sentiers soit conservée ou améliorée.

- 9) Grâce au renouvellement et au remplacement des actifs, aux aménagements et à d'autres projets, les infrastructures existantes seront améliorées et intégrées à des couloirs linéaires afin de créer un modèle logique de forme urbaine dense à proximité de la station de l'O-Train et des couloirs de rue principale.

Sud du chemin Richmond, à l'ouest de la promenade Kichi Zībī Mikan

- 10) La création d'une zone d'aménagement futur au sud du chemin Richmond et à l'ouest de la promenade Kichi Zībī Mikan, dans le cadre de la désignation de Carrefour, doit être autorisée, à condition que toutes les autres politiques du présent Plan soient respectées.

Nord de l'avenue Carling, à l'est de la station Lincoln Fields de l'O-Train

- 11) La création d'une zone d'aménagement futur au nord de l'avenue Carling et à l'est de la station Lincoln Fields de l'O-Train, dans le cadre de la désignation de Carrefour, doit être autorisée, à condition que toutes les autres politiques du présent Plan soient respectées.
 - a) La voie d'accès des véhicules, si elle est aménagée, donnera sur l'accès à la station Lincoln Fields. L'emplacement de cette voie d'accès doit être le plus loin possible de l'avenue Carling et ne doit pas donner sur la partie réservée aux autobus de la boucle pour autobus de la station Lincoln Fields, à environ 70 mètres de la ligne médiane de l'avenue Carling.
 - b) Les promoteurs d'aménagements doivent prendre des mesures de gestion de la demande en transport pour réduire les répercussions des véhicules à moteur sur les opérations du transport en commun.

Nord de l'avenue Carling, à l'ouest de la station Lincoln Fields de l'O-Train

- 12) La création d'une zone d'aménagement futur au nord de l'avenue Carling, à l'endroit où se situent actuellement les bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan conformément à l'annexe A – Plan de désignation et à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles doit être autorisée, à condition que ces bretelles soient démolies, comme il est décrit dans la politique (5) de la section 3.2 du présent Plan.
 - a) L'aménagement d'une voie d'accès des véhicules donnant sur l'avenue Carling est déconseillé. Une telle voie d'accès peut donner sur une rue publique ou privée au 2525, avenue Carling, comme il est décrit à la section 4.1 du présent Plan.

Sud de l'avenue Carling, à l'ouest de la promenade Kichi Zībī Mikan

- 13) La création d'une zone d'aménagement futur au sud de l'avenue Carling, à l'endroit où se situent actuellement les bretelles de la promenade Kichi Zībī Mikan, conformément à l'annexe A – Plan de désignation et à l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles doit être autorisée, à condition que ces bretelles soient démolies, comme il est décrit dans la politique (5) de la section 3.2 du présent Plan.
 - a) L'aménagement d'une voie d'accès des véhicules peut être envisagé au nouveau carrefour à feux à l'angle de la promenade Kichi Zībī Mikan et de l'avenue Carling.

4.3 Du 460 au 508, avenue Edgeworth

L'avenue Edgeworth est une voie locale située dans le secteur Woodpark, qui donne

directement accès à l'avenue Carling et à l'avenue Lawn. Elle donne également accès aux piétons et aux cyclistes souhaitant emprunter le chemin Richmond. Les propriétés longeant l'avenue Edgeworth se trouvent à environ 400 mètres à pied de la station Lincoln Fields de l'O-Train et à environ 800 mètres à pied de la station New Orchard de l'O-Train. Il est également possible d'aménager des liens en milieu d'îlot à partir de l'avenue Edgeworth, qui permettent de réduire la distance à parcourir à pied ou à vélo jusqu'à la station Lincoln Fields. Les propriétés situées du côté ouest de l'avenue Edgeworth et au sud de l'avenue Lawn ont une profondeur de lot d'environ 56 mètres, ce qui représente presque le double de celle d'un lot résidentiel typique. Une telle profondeur est généralement considérée comme suffisante pour accueillir des immeubles de moyenne et de grande hauteur.

Au regard de ces qualités propres, la Ville attribue des hauteurs maximales de bâtiment supérieures à celles du reste de la collectivité de Woodpark, ce qui va dans le sens du principe directeur du présent Plan, favorable à des collectivités axées sur les transports en commun qui soient denses, dynamiques, regroupées et accueillantes pour les piétons. L'augmentation des hauteurs maximales dans la partie ouest de l'avenue Edgeworth permettra également d'assurer une transition de hauteur de bâtiment entre les aménagements de grande hauteur prévus dans la désignation de Carrefour à l'ouest et dans la désignation de Couloir de rue principale au sud, et le secteur interne de faible hauteur de la collectivité de Woodpark.

- 1) En ce qui concerne les immeubles de moyenne et grande hauteur occupant des lots désignés Quartier situés aux 460 à 508, avenue Edgeworth, la Ville pose les exigences suivantes :
 - a) aménagement d'un trottoir le long de l'avenue Edgeworth sur la façade de la parcelle, afin de relier le réseau piétonnier actuel et prévu, comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité. Les promoteurs d'aménagements seront tenus d'aménager un trottoir si le réaménagement est proposé avant la mise en œuvre prévue par la Ville;
 - b) conception, orientation et articulation des immeubles de manière à limiter et à atténuer les effets de l'ombrage sur la collectivité de Woodpark à l'est;
 - c) démonstration que l'effet du vent sur le domaine public, notamment le long de l'avenue Edgeworth, dans les installations de transport actif et dans tout espace d'agrément extérieur exigé par le Règlement de zonage, est approprié pour l'usage prévu de ces espaces;
 - d) construction d'un socle de faible hauteur, dont la volumétrie et l'articulation viennent enrichir le caractère du secteur environnant;
 - e) halls d'entrée résidentiels ou entrées individuelles des logements situés au rez-de-chaussée donnant sur le domaine public, notamment sur l'avenue Edgeworth et sur tout lien de transport actif tel que décrit dans la politique (f) ci-dessous;
 - f) lien de transport actif pour les piétons et les cyclistes disposant d'une servitude d'accès public traversant la propriété et reliant l'avenue Edgeworth au réseau de transport actif actuel ou prévu situé immédiatement à l'ouest, aux endroits désignés à l'annexe C – Mobilité et connectivité; et
 - g) variation dans les hauteurs de bâtiment entre les tours dont la hauteur s'abaissent progressivement vers l'avenue Lawn afin d'offrir une transition avec les désignations adjacentes de Carrefour et de Couloir de rue principale. Les hauteurs de bâtiment des tours voisines doivent varier de quatre étages ou plus par rapport aux immeubles les plus hauts et situés au plus près de l'avenue Carling, conformément à la politique (1)(a) de la section 2.4 du présent Plan.

- 2) Outre les dispositions de la politique (1) ci-dessus, nonobstant la catégorie Grande hauteur II et sous réserve du Règlement de zonage, la présence d'un immeuble de grande hauteur s'élevant au maximum à 24 étages est autorisée au 500 et au 508, avenue Edgeworth.
 - a) La politique (2) s'applique également à tous les lots contigus au nord et qui sont regroupés ou réaménagés en un seul lot aux fins de zonage avec les lots des 500 et 508, avenue Edgeworth, afin d'offrir plus de souplesse dans l'emplacement d'une tour de 24 étages. Les autres immeubles ne doivent pas être plus hauts que ceux de la catégorie Grande hauteur I, et la variation de hauteur prévue au point 1) g) ci-dessus s'applique.

4.4 Du 2486 au 2590, rue Regina

- 1) Pour ce qui concerne les terrains situés du 2486 au 2590, rue Regina, les aménagements d'une hauteur maximale de catégorie Hauteur moyenne II peuvent être autorisés si les conditions suivantes sont respectées :
 - a) si l'immeuble est conçu avec un socle distinct de faible hauteur, que ce soit par sa volumétrie, son articulation ou sa conception architecturale; et
 - b) si des liens de transport actif sont aménagés entre le croisement du chemin Lincoln Heights et de la rue Regina et la ruelle Starflower, afin d'offrir aux piétons et aux cyclistes un accès plus direct au chemin Richmond, comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité.

4.5 Terrains municipaux

Les politiques suivantes donnent une orientation pour l'aménagement des terrains municipaux situés dans le secteur visé par le Plan. Bon nombre de ces terrains, pris individuellement, n'ont pas la superficie minimale requise pour permettre un aménagement résidentiel. Bien que certains des lots les plus grands puissent accueillir un aménagement résidentiel, il serait plus avantageux de les regrouper en un seul lot plus grand ou de les réaménager en un seul lot aux fins de zonage.

Les politiques suivantes, propres à chaque emplacement, ont pour objet d'exiger ou d'encourager le regroupement de ces lots afin qu'ils soient suffisamment grands pour accueillir un aménagement résidentiel. Elles visent à fournir une orientation en matière d'urbanisme afin de mieux respecter les principes directeurs du présent Plan. La Ville peut chercher à céder ces terrains.

- 1) L'aménagement des terrains municipaux décrits à la section 4.5 du présent Plan doit être réservé en priorité à la création de logements abordables.

407 et 414, avenue Edgeworth, 1180, chemin Richmond et 2368, avenue Midway

Ces terrains municipaux, pris individuellement, ont une superficie adéquate pour permettre des aménagements résidentiels. Bien que les politiques suivantes fournissent une orientation si ces terrains sont aménagés individuellement, la Ville préfère qu'un tronçon de l'avenue Edgeworth soit fermé et que les quatre lots soient regroupés en un seul d'une superficie d'environ 3 100 mètres carrés, qu'occuperait un immeuble de hauteur moyenne encadrant le chemin Richmond. La superficie et la configuration définitives des lots seront déterminées par la Ville et un promoteur immobilier.

Les terrains suivants sont contaminés et requièrent un assainissement environnemental.

- 2) Tout aménagement au 407, avenue Edgeworth, au 414, avenue Edgeworth, au 1180, chemin Richmond et au 2368, avenue Midway doit faire l'objet d'une évaluation environnementale; en outre, les politiques relatives aux sites contaminés de la section 10.1.6 du volume 1 du Plan officiel s'appliquent.
 - a) Le promoteur sera tenu de remettre en état le terrain pour le rendre conforme aux normes résidentielles, conformément à la *Loi sur la protection de l'environnement*.
- 3) En ce qui concerne les propriétés énumérées au 407 et au 414, avenue Edgeworth, au 1180, chemin Richmond et au 2368, avenue Midway, les autorisations d'aménagement doivent être conformes à la désignation de Quartier et les hauteurs maximales des immeubles doivent être faibles.
 - a) Les immeubles doivent donner sur l'avenue Edgeworth et les exigences de façades actives le long du chemin Richmond, énoncées dans la politique (15) de la section 2.1, ne s'appliquent pas.
- 4) La Ville encouragera le regroupement des lots situés au 407 et au 414, avenue Edgeworth, au 1180, chemin Richmond et au 2368, avenue Midway. Nonobstant la politique (3) ci-dessus, si des lots sont regroupés ou réaménagés comme un seul lot aux fins de zonage :
 - a) la Ville entend fermer un tronçon de l'avenue Edgeworth afin de créer un seul lot contigu;

- b) les hauteurs de bâtiment maximales seront de catégorie Hauteur moyenne II;
- c) un espace public appartenant à des intérêts privés accessible et orienté vers la collectivité de Woodpark doit être fourni.
- d) les exigences de façades actives le long du chemin Richmond énoncées dans la politique (15) de la section 2.1 s'appliquent;
 - i) la création d'une entrée active donnant sur l'avenue Edgeworth est à privilégier.
- e) des liens de transport actif reliant l'avenue Edgeworth et le chemin Richmond, comme l'illustre l'annexe C – Mobilité et connectivité, doivent être exigés conformément à la politique (2) de la section 3.1 du présent Plan.

2604, avenue Carling et 810, avenue Norton

- 5) Les lots situés au 2604, avenue Carling et au 801, avenue Norton doivent si possible être regroupés avec le 2596, avenue Carling. Si le 2604, avenue Carling et le 810, avenue Norton sont regroupés avec le 2596, avenue Carling, nonobstant l'annexe B – Hauteurs maximales des immeubles, les hauteurs de bâtiment maximales seront de catégorie Hauteur moyenne I.

2630, avenue Carling et 808, avenue Dundee

- 6) Les lots situés au 2630, avenue Carling et au 808, avenue Dundee doivent si possible être regroupés avec le lot contigu au sud.
 - a) La Ville pourra utiliser ces terrains pour y installer des éléments du domaine public favorables au transport en commun, comme des esplanades de transport en commun.

Appendices

Appendice 1 – Intersection de la promenade Kichi Zībī Mīkan et de l'avenue Carling

Appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling

Annexes

Annexe A – Plan de désignation

Annexe B – Hauteurs maximales des immeubles

Annexe C – Mobilité et connectivité

Appendice 2 – Plan conceptuel du 2525, avenue Carling (préparé par RioCan)

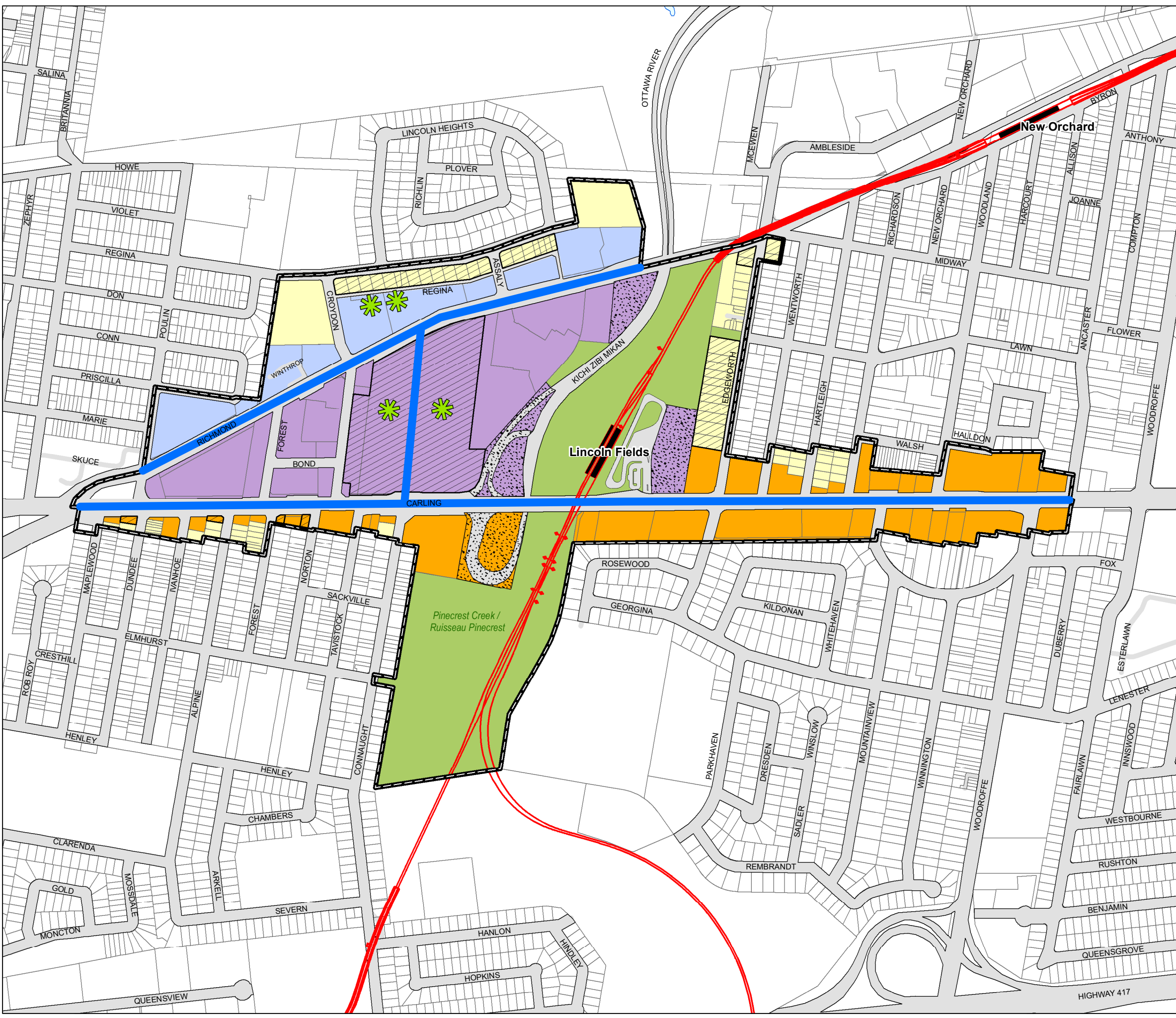















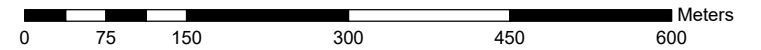
Lincoln Fields

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe A - Plan de désignation



-  Lincoln Fields Secondary Plan Boundary / Plan secondaire de la station Lincoln Fields
-  Hub / Carrefour
-  Mainstreet Corridor / Couloir de rue principale – avenue Carling Avenue
-  Mainstreet Corridor / Couloir de rue principale – rue Richmond Road
-  Neighbourhood / Quartier; Neighbourhood / Quartier
-  Greenspace / Espace vert
-  Potential location for conveyed parkland (location to be finalized upon redevelopment) / Emplacement potentiel pour des terrains réservés aux parcs (emplacement à déterminer lors du réaménagement)
-  Area-Specific Policy, Section 4 / Politique sectorielle, section 4
-  Future development areas / Zone d'aménagement future
-  Active frontage street area / Zone de rue à façade active
-  O-Train








Lincoln Fields


SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule B - Maximum Building Heights


PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe B - Hauteurs maximales des immeubles


 Lincoln Fields Secondary Plan Boundary /
Plan secondaire de la station Lincoln Fields


 Maximum heights may be subject to lot assembly /
Les hauteurs maximales peuvent dépendre de l'assemblage des lots


 Low-rise (up to 4 storeys) /
Bâtiment de faible hauteur (jusqu'à 4 étages)


 Mid-rise I (up to 7 storeys) /
Bâtiment de moyenne hauteur I (jusqu'à 7 étages)

 Mid-rise II (up to 9 storeys) /
Bâtiment de moyenne hauteur II (jusqu'à 9 étages)

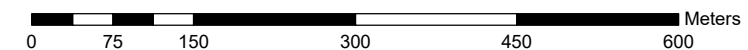
 High-rise I *(modest high-rise) (up to 18 storeys) /
Bâtiment de grande hauteur I (hauteur modeste) (jusqu'à 18 étages)

 High-rise II (up to 30 storeys) /
Bâtiment de grande hauteur II (jusqu'à 30 étages)

 High-rise III (up to 40 storeys) /
Bâtiment de grande hauteur III (jusqu'à 40 étages)

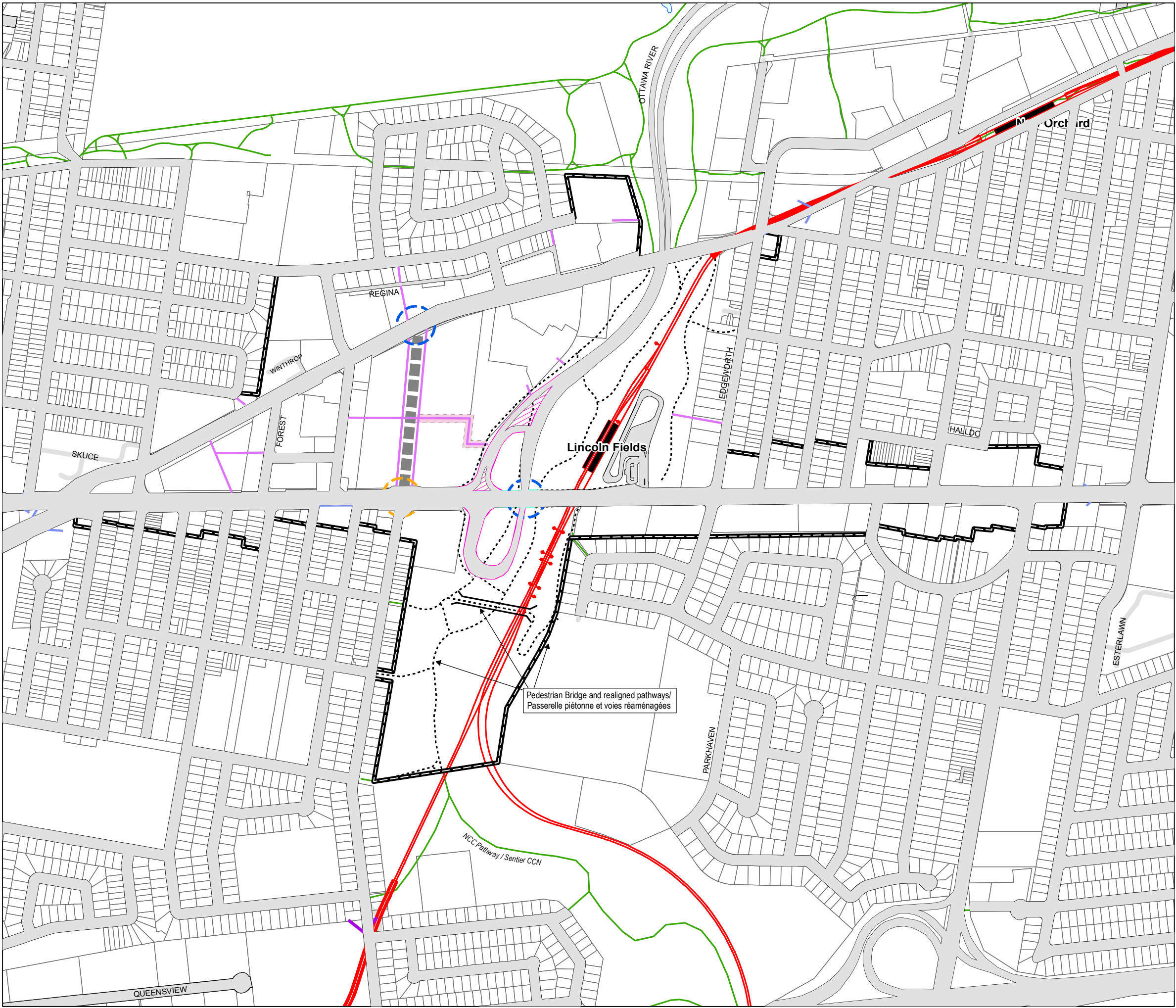
 Specific maximum number of storeys /
Nombre maximal d'étages précis




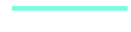








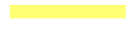


 O-Train



Lincoln Fields

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule C – Mobility and Connectivity
 PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annex C – Mobilité et Connectivité



-  Lincoln Fields Secondary Plan Boundary /
Plan secondaire de la station Lincoln Fields
-  Proposed pedestrian project in the Transportation Master Plan /
Projet piétonnier proposé dans le Plan directeur des transports
-  Active transportation facilities to be built or maintained upon redevelopment
(exact location to be determined) /
Les installations de transport actif à construire ou à entretenir lors du
réaménagement (emplacement exacte à déterminer).
-  New protected active transportation facilities to be built upon the removal of
the Kichi Zibi Mikan Ramps /
Nouvelles installations de transport actif après l'élimination des rampes de
la Promenade Kichi Zibi Mikan
-  New protected active transportation facilities upon redevelopment or future
reconstruction /
Nouvelles installations de transport actif protégées lors d'un réaménagement
ou d'une reconstruction future
-  Pathway within the Plan area /
Sentier dans la zone d'étude
-  Grade separated pathway /
Sentier étagé
-  Pathway outside the Plan area /
Sentier hors de la zone d'étude
-  New signalized intersection /
Nouvelle intersection signalisée
-  New cycling crossing /
Nouvelle traversée pour vélos
-  Public easement for vehicular access (exact location to be determined) /
Servitude publique pour l'accès des véhicules (emplacement exact à
déterminer)
-  Kichi Zibi Mikan ramps to be removed /
Bretelles de la Promenade Kichi Zibi Mikan à enlever
-  New collector road /
Nouvelle rue collectrice
-  Transit Priority Corridor /
Corridor donnant priorité au transport en commun
-  Rapid transit /
Transport en commun rapide
-  O-Train

Pedestrian Bridge and realigned pathways/
Passerelle piétonne et voies réaménagées

NCC Pathway / Sentier CCN

