

PLAN SECONDAIRE DE MANOR PARK NORD ET SUD

1.0 INTRODUCTION

L'objectif de ce plan secondaire (« le Plan ») consiste à orienter le réaménagement des terrains de Manor Park Nord et Sud, indiqués dans le Plan et généralement situés dans les environs de l'intersection du boulevard St-Laurent et du chemin Hemlock d'une part et, d'autre part, de l'intersection du boulevard St-Laurent et de la promenade Brittany. Il faut considérer que le Plan constitue la politique-cadre du Conseil pour les interventions municipales et l'examen des demandes d'aménagement.

2.0 ZONE D'AMÉNAGEMENT

La zone d'aménagement est représentée dans l'annexe A (Manor Park Nord) et dans l'annexe B (Manor Park Sud), ainsi que dans l'appendice 1 (Plan de démonstration Nord) et dans l'appendice 2 (Plan de démonstration Sud).

3.0 PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes directeurs suivants ont été élaborés pour orienter le réaménagement de la zone d'aménagement :

1. Le secteur se transformera au fil des ans pour devenir un « quartier du quart d'heure » attrayant et judicieusement aménagé, grâce à des façades actives, à des aires d'agrément en plein air et à deux (2) nouveaux parcs, aménagés l'un sur les terrains du secteur Nord et l'autre sur ceux du secteur Sud.
2. Le secteur regroupera un ensemble de vocations foncières, dont des résidences, des bureaux et des commerces de détail, afin de constituer un environnement de vie, de travail et de divertissement pour les résidents.
3. Le projet de réaménagement sera intégré dans la collectivité grâce à différentes liaisons avec le quartier existant, les espaces verts contigus et les immeubles dotés de façades sur rue conviviales.
4. Les nouveaux aménagements encadreront le secteur grâce à des hauteurs de bâtiment transitionnelles, dont des immeubles de faible et de moyenne hauteurs dans le nord et des immeubles de moyenne et de grande hauteur dans le sud. Les hauteurs des bâtiments assureront une transition avec des hauteurs moindres pour atténuer les impacts potentiels des collectivités résidentielles de faible hauteur existantes.

5. Les nouveaux aménagements permettront d'assurer des services de transport en commun efficaces, en aménageant des liaisons de transport actif pluridirectionnelles. Il faudra prévoir des incitatifs comme la baisse des tarifs de stationnement et les laissez-passer d'autobus gratuits dans les premières étapes du réaménagement, pour veiller à ce que les transports en commun deviennent un mode de transport actif. La forme bâtie et la conception du site devront permettre de transformer rapidement le secteur dans la réalisation des objectifs relatifs aux parts modales des transports.
6. Améliorer l'efficacité du réseau de transport en offrant aux usagers, surtout ceux qui ne conduisent pas de voiture, l'occasion de choisir parmi un large éventail d'options accessibles. Les nouveaux aménagements assureront la connectivité piétonnière et cyclable afin de permettre de réaliser cet objectif, surtout le long du chemin Hemlock, du boulevard St-Laurent et de la promenade Brittany. Ils offriront des occasions d'assurer la liaison avec le sentier polyvalent lisérant la promenade de l'Aviation.
7. Les améliorations apportées aux intersections et aux emprises permettront de s'assurer que l'accès au secteur est sécuritaire pour tous les modes de transport, en donnant la priorité aux modes de transport vulnérables dans les déplacements.

4.0 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET FORME BÂTIE

Outre les politiques applicables du Plan officiel, cette section comprend des politiques détaillées pour chacun des secteurs de l'aménagement du territoire indiqués dans l'annexe A (Manor Park Nord) et dans l'annexe B (Manor Park Sud).

4.1 Manor Park Nord

1. La hauteur moyenne (neuf étages ou moins) correspond au maximum de la hauteur des bâtiments le long du chemin Hemlock et du boulevard St-Laurent, ou à la hauteur indiquée dans l'annexe A (Manor Park Nord).
2. Les immeubles de hauteur moyenne doivent être bien proportionnés, être intégrés avec les environs et être généralement aménagés selon l'approche du socle et de la tour pour ce qui est de la conception de la forme bâtie. Ainsi, la volumétrie des bâtiments est rompue en faisant appel à des retraits et à des marges de reculement, ce qui permet aussi d'assurer la transition entre les immeubles de hauteur moyenne proposés et les secteurs de faible hauteur existants. Dans le cas

des rues principales et des couloirs mineurs, cette transition doit être assurée dans les terrains des couloirs.

3. Les nouveaux aménagements doivent articuler la masse des bâtiments et explorer les techniques de conception comme les retraits et les marges de reculement pour éviter l'effet canyon le long de la voie publique et pour minorer les répercussions visuelles et microclimatiques sur le domaine public et le domaine privé.
4. Les immeubles de moyenne hauteur doivent être conçus et implantés afin de minorer les effets du vent et de l'ombre, d'assurer l'ensoleillement des lieux publics, de préserver l'intimité et de protéger les perspectives publiques et les panoramas, entre autres éléments.
5. La hauteur du socle des immeubles de moyenne hauteur doit être comprise entre deux (2) et quatre (4) étages. Les étages types doivent être bien décalés par rapport aux façades du socle et doivent être articulés afin de rompre la masse des bâtiments et de favoriser les panoramas, l'ensoleillement et la transition avec les propriétés attenantes.

4.2 Manor Park Sud

1. La hauteur maximum des bâtiments est comprise entre 10 et 30 étages (grande hauteur) le long de la promenade Brittany et du boulevard St-Laurent, pour correspond à ce qui est indiqué dans l'annexe B (Manor Park Sud).
2. Les immeubles de grande hauteur doivent être bien proportionnés par rapport à la superficie au sol et au volume, en plus d'être intégrés avec les environs et d'adopter l'approche du socle et de la tour dans la conception de la forme bâtie. Les transitions doivent être guidées par l'application d'un plan angulaire selon les modalités définies dans le *Règlement de zonage* ou en faisant appel à d'autres moyens, conformément aux plans et aux lignes de conduite de la conception approuvés par le Conseil municipal.
3. Dans les cas où il y a, dans le contexte immédiat, deux bâtiments de grande hauteur ou plus, les nouveaux bâtiments de grande hauteur doivent s'harmoniser avec les bâtiments environnants et offrir une variation de hauteurs, en prévoyant des hauteurs progressivement moindres à la lisière du regroupement des bâtiments de plus grande hauteur ou du carrefour.

4. Les nouveaux aménagements doivent articuler la masse des immeubles et explorer les techniques de conception comme les retraits et les marges de reculement afin d'éviter l'effet de canyon le long de la voie publique et de minorer les impacts visuels et microclimatiques sur le domaine public et le domaine privé. Généralement, les tours doivent être décalées d'au moins 3 mètres par rapport à la lisière du socle.
5. La promenade Brittany est destinée à permettre d'aménager des tours de grande hauteur sur des socles de faible hauteur afin de concorder avec le contexte environnant existant et de s'en inspirer. En misant sur les services de transport en commun existants, la promenade Brittany est appelée à devenir une rue multimodale constituée d'infrastructures cyclables et de trottoirs des deux côtés de la rue sur toute sa longueur. Il faut revoir et considérer, dans chaque phase des travaux d'aménagement, les améliorations à apporter à l'emprise.
6. Dans les cas où une demande a pour effet de fermer la voie Carpenters, les désignations sous-jacentes de l'aménagement du territoire de l'annexe B (soit respectivement la désignation de parc et la désignation de quartier de grande hauteur) doivent s'appliquer.
7. Les bâtiments de grande hauteur sont conçus et implantés pour minorer les effets du vent et de l'ombre, assurer l'ensoleillement des lieux publics, préserver l'intimité et assurer les perspectives publiques et les panoramas, entre autres éléments. Pour atteindre ces objectifs, la tour de tous les immeubles de grande hauteur doit respecter les distances de séparation obligatoires par rapport aux autres tours des bâtiments de grande hauteur. Les propositions portant sur des immeubles de grande hauteur dont les distances de séparation sont moindres que celles qui sont précisées doivent :
 - a. démontrer que les objectifs exposés ci-dessus sont atteints grâce à une superficie au sol réduite, à l'orientation des immeubles ou à leur forme;
 - b. démontrer que l'on pourra aménager éventuellement des bâtiments de grande hauteur à proximité afin de respecter les distances de séparation obligatoires.
8. Les superficies au sol maximums des tours ne doivent pas être supérieures à 750 mètres carrés. Les propositions portant sur des superficies au sol résidentielles supérieures à 750 mètres carrés ou sur des superficies au sol commerciales de plus de 1 500 mètres carrés doivent :
 - a. démontrer que les objectifs exposés ci-dessus sont atteints grâce à l'orientation des immeubles ou à leur forme;

- b. prévoir une plus grande distance de séparation entre les tours du même lot ou des retraits supérieurs par rapport aux lignes de lot latérales et arrière.
9. La hauteur du socle des immeubles de grande hauteur doit être comprise entre deux (2) et six (6) étages. À l'exception de l'îlot 1, qui est le site d'un portail, la hauteur des socles donnant sur la promenade Brittany doit être comprise entre deux (2) et quatre (4) étages. La superficie au sol des tours doit être décalée par rapport aux façades des socles et doit être articulée afin de rompre la masse des bâtiments et de favoriser les panoramas, l'ensoleillement et la transition avec les propriétés attenantes.
 10. Il faut intégrer une infrastructure collective et un jardin communautaire du côté ouest de l'îlot, à l'intersection de la rue Bangs et de la promenade Brittany. Cette infrastructure collective peut être implantée dans le socle d'un plus grand immeuble.

5.0 DOMAINE PUBLIC

Le succès du réaménagement de la zone d'aménagement passe par la création d'un domaine public attrayant et fonctionnel. Les constituantes de ce domaine public sont représentées dans les annexes A et B. Les nouveaux aménagements doivent cadrer avec ce plan. Les politiques suivantes s'appliquent à ce secteur :

1. Le secteur du cœur du village à l'angle du boulevard St-Laurent et de l'avenue Eastbourne, revitalisera et animera l'intersection grâce à des entrées piétonnières donnant sur la rue et au paysagement qui viendra animer la lisière de la rue. Le woonerf situé du côté est du boulevard St-Laurent permettra de créer un centre plus urbain pour les services locaux afin de favoriser les nouveaux aménagements et la collectivité environnante.
2. Les immeubles créeront un environnement urbain en rapprochant les bâtiments de la rue, grâce à des murs agrémentés d'un vitrage transparent, d'entrées piétonnières, de terrasses et de cours-jardins, le cas échéant. Tous les immeubles devront réunir les caractéristiques de la forme bâtie urbaine suivante, entre autres :
 - des retraits de cour avant peu profonds et, dans certains contextes, l'absence de cour avant, en mettant l'accent sur la relation entre la forme bâtie et le domaine public;
 - des entrées principales de plain-pied, liées directement au domaine public;
 - l'absence de stationnement pour les voitures ou des places de stationnement limitées et dissimulées depuis la rue, sans faire partie intégrante des bâtiments, par exemple un garage donnant sur la rue.

3. L'immeuble portail à l'intersection du boulevard St-Laurent et du chemin Hemlock fera partie d'un secteur priorisant les transports en commun, grâce à une lisière urbanisée, dont une façade active et des trottoirs dont la largeur est suffisante pour permettre aux usagers de se déplacer. Il n'y aura pas de bande de trottoir, puisque les places de stationnement seront accessibles à partir des rues latérales; il y aura aussi des entrées actives, des infrastructures de transport actif et différentes typologies de logements.
4. On encourage le stationnement dans les rues locales pour minorer le stationnement de surface hors rue. Les places de stationnement doivent généralement être aménagées dans les garages de stationnement en sous-sol, sauf dans les cas où on ne peut pas le faire pour des raisons géotechniques. Les terrains de stationnement en surface sont interdits dans le secteur du cœur du village.
5. Le Plan prévoit les liaisons piétonnières et cyclables essentielles dans le site, dont les moyens d'accès sécuritaires et pratiques aux transports en commun, aux quartiers voisins, aux trottoirs, aux aménagements paysagers et aux espaces publics ouverts.
6. Les indications des routes proposées (publiques ou privées) dans le texte des politiques ou dans les annexes visent à représenter une localisation générale d'après les plans de démonstration des annexes 1 et 2. Les légères mises au point apportées à la localisation de ces infrastructures dans les demandes d'aménagement subséquentes n'obligent pas à modifier le Plan officiel, à la condition qu'elles soient conformes aux objectifs et aux politiques-cadres du Plan.
7. Les zones vertes urbaines du secteur doivent être animées.
8. Les murs sans fenêtres donnant sur le domaine public ou sur les grandes aires d'agrément en plein air et de plain-pied ne sont pas autorisés.

5.1 Parcs

1. Le Plan prévoit la cession et l'aménagement de nouveaux terrains à vocation de parc. Les parcs font l'objet des annexes A et B et sont destinés à être aménagés pendant le réaménagement des différentes zones correspondantes. Ce Plan vise à harmoniser l'augmentation de la densité proposée grâce aux réaménagements en prévoyant des parcs publics actifs dans ce secteur. Il s'agit de démontrer le

potentiel minimum des densités actuelles du Plan, représentées dans les appendices 1 et 2.

2. La superficie minimum des parcs, leur forme, leur qualité et leur localisation seront établies d'après l'affectation des terrains à la création de parcs conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, du *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs*, du Manuel d'aménagement des parcs et du Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs, dans le cadre du processus d'approbation des travaux d'aménagement et à la satisfaction de la Ville.
3. Un parc public peut être établi et implanté dans l'un des secteurs du Plan et prévoir des infrastructures et une programmation adaptées au profil démographique du secteur à aménager au moment où la demande d'aménagement approuvée par la Ville.
4. La Direction générale des loisirs, de la culture et des installations fait des recommandations pour la programmation, la planification et la conception des parcs en consultant la collectivité.
5. Les annexes A et B de ce plan font état des orientations générales supplémentaires à adopter pour la superficie et la localisation des parcs; toutefois, comme l'indiquent ces annexes, les données sont approximatives; c'est pourquoi la superficie et la configuration peuvent être modifiées.

6.0 TRANSPORTS ET CIRCULATION

Les améliorations que l'on propose d'apporter aux transports et à la circulation sont représentées dans les annexes A et B. Les légères modifications apportées à la localisation, à la configuration et à la largeur des rues, des allées automobiles et des intersections n'obligent pas à modifier le Plan secondaire.

1. Dans le cadre de l'évolution du secteur, il y aura moins de places de stationnement en surface. Les zones de stationnement des établissements commerciaux en rez-de-chaussée seront aménagées en sous-sol ou dans le cadre des nouvelles dispositions portant sur le stationnement dans les rues. Le nombre de places de stationnement en surface sera réduit à mesure que se dérouleront les travaux d'aménagement.

2. Les nouvelles rues locales devront être dotées de mesures de modération de la circulation et devront prioriser les modes de transport durables.
3. Le woonerf de Manor Park Nord est une rue privée qui donne la priorité aux déplacements des piétons plutôt qu'à la circulation automobile. L'accès des automobiles sera limité, sauf dans les livraisons et les autres services nécessaires pour appuyer les établissements commerciaux en rez-de-chaussée, ainsi que les services d'urgence.

6.1 Manor Park Nord

1. Les nouvelles rues locales doivent être dotées de dispositifs de modération de la circulation afin de minorer la circulation de transit pour la sécurité des piétons.
2. Les infrastructures cyclables améliorées seront aménagées le long du boulevard St-Laurent et du chemin Hemlock pour assurer des liaisons avec l'ensemble du réseau cyclable de la Ville.
3. Les moyens d'accès aux garages de stationnement en sous-sol seront implantés stratégiquement pour minorer les conflits potentiels avec les piétons et les cyclistes sur la voie publique et la voie privée, de même que sur les voies de circulation internes, par exemple en permettant aux automobilistes d'avoir accès aux zones de stationnement et de service à partir des rues latérales ou des ruelles arrière.
4. Les grands îlots à aménager devront proposer, dans leur conception, des allées privées permettant aux piétons de circuler librement.

6.2 Manor Park Sud

1. La promenade Brittany doit être repensée pour en faire une route locale de 24 mètres, rehaussée d'infrastructures cyclables et piétonnières, dont des trottoirs des deux côtés dans l'emprise.
2. Des infrastructures cyclables rehaussées seront aménagées le long de la promenade Brittany pour assurer des liaisons avec l'ensemble du réseau cyclable de la Ville.

3. L'accès aux garages de stationnement en sous-sol sera implanté stratégiquement pour minorer les conflits potentiels avec les piétons et les cyclistes sur la voie publique et sur la voie privée, de même que dans les voies de circulation internes.
4. On priorisera dans la mesure du possible les occasions d'aménager des liaisons piétonnières nouvelles et améliorées menant aux terrains et aux sentiers de la CCN, ainsi qu'au nouveau parc proposé.
5. La fermeture potentielle de la promenade Carpenter fera l'objet d'une demande de fermeture ou des autres processus déterminés par la Ville, aux frais du propriétaire.

6.3 Transports en commun et piétonnabilité

1. Dans la mesure du possible et dans les cas opportuns, les infrastructures de transport en commun (soit les abribus et les panneaux d'information des usagers) doivent être intégrées dans le projet d'aménagement dans le cadre de l'approche des « rues complètes ».
2. Les arrêts de transport en commun, les abribus et les passages piétonniers seront implantés centralement pour que tous les usagers et occupants des immeubles y aient facilement accès. Les quais de transport en commun doivent être pensés pour faciliter les déplacements des piétons, en plus d'intégrer les éléments nécessaires pour favoriser l'utilisation des transports en commun.
3. Préserver et promouvoir les rues adaptées aux déplacements des piétons, la clarté de la signalétique et les aménagements paysagers, ainsi que les alentours des arrêts de transport en commun afin d'améliorer la piétonnabilité, le repérage et le sentiment d'appartenance au lieu.
4. Il faut prévoir des moyens d'accès directs bien éclairés et protégés contre les intempéries, ainsi que des lignes de mire claires pour améliorer le confort et la sécurité des piétons.

7.0 INFRASTRUCTURES

1. Dans le réaménagement de Manor Park, on propose d'accroître artificiellement le débit des eaux pluviales acheminées dans un fossé appartenant au gouvernement fédéral et qui se déverse dans la rivière des Outaouais. Avant les travaux d'aménagement, il faut démontrer qu'on a le droit de réacheminer les eaux de

ruissellement vers cette infrastructure. Dans la croissance planifiée, il faudra prévoir des moyens de veiller à éviter les incidences délétères en aval et les maîtriser au besoin.

2. Avant d'aménager les terrains actuellement drainés dans le réseau d'égouts unitaires, mais dont les eaux de ruissellement se déversent sur la propriété fédérale avant d'atteindre la rivière des Outaouais, le propriétaire doit confirmer à la Ville que le gouvernement fédéral a approuvé le droit de rejeter les eaux de ruissellement supplémentaires dans le réseau de drainage, ainsi que tous les ouvrages obligatoires et nécessaires pour assurer le drainage et maîtriser les répercussions en aval.
3. Pour les nouveaux terrains dont les eaux drainées sont déversées sur la propriété fédérale avant d'atteindre la rivière des Outaouais, la Ville peut faire appel aux dispositions des zones d'aménagement différé portant le symbole « -h » en apportant une modification au *Règlement de zonage* et préciser que l'aménagement éventuel des terrains est jugé prématuré parce qu'on n'a pas le droit de rejeter les eaux pluviales sur les terrains fédéraux.
4. Les parties bénéficiaires doivent conclure des accords d'aménagement prévoyant le coût des travaux pour tenir compte des répercussions potentielles du drainage sur les terrains fédéraux, et la Ville doit approuver ces accords avant d'approuver les demandes d'aménagement correspondantes. Ces accords doivent permettre de s'assurer que les approbations nécessaires et les apports obligatoires de fonds ainsi que les engagements dans les services sont en place et opérationnels avant ou pendant le réaménagement des terrains à drainer sur les terrains fédéraux.
5. Étude-cadre de viabilisation
 - a. Le site visé est implanté dans un secteur de faible hauteur, et à la date de l'adoption du Plan, la zone existante de pression de l'eau ne permet pas d'assurer l'alimentation en eau suffisante pour la densification proposée dans l'ensemble des terrains visés. On relève des problèmes de bouclage des conduites d'eau principales et une redondance dans l'aménagement sud. C'est pourquoi le maître de l'ouvrage devra préparer et déposer une étude-cadre de viabilisation (ECV). Le rapport de cette étude doit décrire dans leurs grandes lignes la portée des travaux, les contraintes relatives aux services publics, les méthodologies de construction, l'échelonnement des travaux et le principe de la conception détaillée du réseau de distribution de l'eau. L'ECV doit comparer les solutions de rechange privilégiées pour la viabilisation des aménagements proposés, définir l'orientation générale de cette solution de rechange et être à la satisfaction de la Ville.

- b. L'ECV doit porter sur tous les aspects de la viabilisation, y compris, sans toutefois s'y limiter, l'aqueduc, l'égout et la gestion des eaux pluviales. Cette étude sera mise au point en évaluant les solutions de recharge qui assurent un niveau de viabilisation satisfaisant tout en répondant aux objectifs du plan d'aqueduc, de la nappe phréatique et du sous-bassin hydrographique et doit respecter les contraintes imposées par la topographie, les aménagements du territoire et la propriété des terrains, en plus d'apporter des solutions satisfaisantes à ces problèmes, en particulier le problème de viabilisation de l'aqueduc pour l'ensemble du projet d'aménagement. Il s'agit aussi de la construction des nouvelles infrastructures comme l'aqueduc et l'égout.
- c. L'ECV est un document obligatoire à déposer dans la première phase du projet d'aménagement pour justifier les demandes de planification correspondant à la première phase des travaux d'aménagement; elle est obligatoire pour considérer que cette demande est complète et adéquate.

8.0 INTERPRÉTATION

1. Le Plan établit les grands principes qui orienteront le réaménagement projeté des terrains de Manor Park. Les sections 1 à 8 et les annexes A et B constituent le Plan secondaire de Manor Park Nord et Sud.
2. Les appendices 1 et 2 (plans de démonstration) constituent les documents à consulter pour le plan de réaménagement conceptuel du secteur dans les 20 prochaines années et plus. Ils ne font pas partie de ce Plan secondaire.
3. En cas de contradiction avec les politiques du Plan officiel, les politiques du Plan secondaire sont prépondérantes.

9.0 MISE EN ŒUVRE

1. Dans chaque phase des travaux de réaménagement, il faut mener une étude sur les transports pour déterminer la conception détaillée des dispositifs de transport et de circulation, conformément aux Lignes de conduite de la Ville sur l'évaluation des répercussions sur les transports.
2. Les terrains à vocation de parc proposés doivent être implantés conformément aux annexes A et B, sauf indication contraire de la Ville. Les parcs appartiendront à la zone L1 (Zone d'installation de loisirs communautaires) pour les terrains à vocation de parc et les aménagements récréatifs conformément au *Règlement de zonage*, dans sa version modifiée périodiquement.

3. Les terrains à vocation de parc doivent être cédés à la Ville après la délivrance des permis de construire pour les nouveaux projets d'aménagement de 500 habitations ou plus dans le secteur d'aménagement de Manor Park Nord. La cession de ces terrains à vocation de parc se déroulera en enregistrant un accord de plan d'implantation ou un plan de lotissement correspondant à la phase qui déclenche ce seuil pour le nombre d'habitations.
4. Les terrains à vocation de parc doivent être cédés à la Ville suivant la délivrance des permis de construire des nouveaux projets d'aménagement de 700 habitations ou plus dans le secteur d'aménagement de Manor Park Sud. La cession de ces terrains à vocation de parc se déroulera en enregistrant un accord de plan d'implantation ou un plan de lotissement correspondant à la phase qui déclenche ce seuil pour le nombre d'habitations.
5. Tous les travaux d'assainissement à réaliser dans les îlots des terrains à vocation de parc en raison de la contamination des sols doivent l'être aux frais du promoteur. Les services d'aqueduc, de gestion des eaux pluviales, d'évacuation des eaux usées et d'hydroélectricité, entre autres, devront être aménagés à 2,0 mètres conformément aux normes de la Ville dans leurs versions modifiées périodiquement, en deçà de la limite de propriété des parcs, aux frais du promoteur.
6. Les îlots de terrains à vocation de parc cédés à la Ville doivent permettre d'aménager des espaces publics ouverts sécuritaires, que l'on peut réaliser au fil des ans selon les besoins de la collectivité. Même si les redevances d'aménagement pour la construction des parcs sont perçues pour le projet d'aménagement proposé, le promoteur reconnaît et convient qu'il faut aménager les îlots des terrains à vocation de parc selon des normes « propres et vertes », dont le drainage libre. On entend par îlots de terrains à vocation de parc « propre et vert » les terrains sans contaminants ni débris, nivelés selon les niveaux de contrôle des plans de lotissement ou de réglementation du plan d'implantation, viabilisés et recouverts d'une couche de terre arable selon les normes de la Ville, en plus d'être ensemencés pour être gazonnés.
7. La tranche du règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc (le cas échéant) perçue par le quartier pour toutes les phases des travaux d'aménagement réalisés dans le secteur du plan servira à faire l'appoint du financement de la construction des parcs proposés grâce aux redevances d'aménagement.

8. Pour le secteur visé par les politiques du Plan secondaire, il se peut qu'on doive conclure un accord de partage des coûts et établir un plan pour l'aménagement des parcs du secteur parmi tous les propriétaires fonciers afin de coordonner la collaboration des promoteurs et d'attribuer les terrains à vocation de parc pour obtenir la localisation la plus optimale des parcs dans ces zones, ou pour regrouper les parcs afin de créer un parc plus vaste. Dans les cas où il faut conclure un accord de partage des coûts des parcs, la Ville doit obliger le promoteur à déposer un exemplaire de l'accord signé comme condition de l'approbation provisoire des plans de lotissement et des plans de copropriété et comme condition de l'approbation des demandes de morcellement et de réglementation du plan d'implantation, à la satisfaction de la Ville.
9. Les stratégies de gestion de la demande de transport (GDT) doivent être mises en œuvre pour le secteur au moment des travaux de réaménagement. Les laissez-passer de transport en commun à offrir aux nouveaux résidents et la signalétique de l'information sont des stratégies recommandées pour gérer la demande de transport.

10.0 ANNEXES

- ANNEXE A – MANOR PARK NORD – PLAN DE DÉSIGNATION ET HAUTEUR MAXIMALE DES IMMEUBLES
- ANNEXE B – MANOR PARK SUD – PLAN DE DÉSIGNATION ET HAUTEUR MAXIMALE DES IMMEUBLES

11.0 APPENDICES

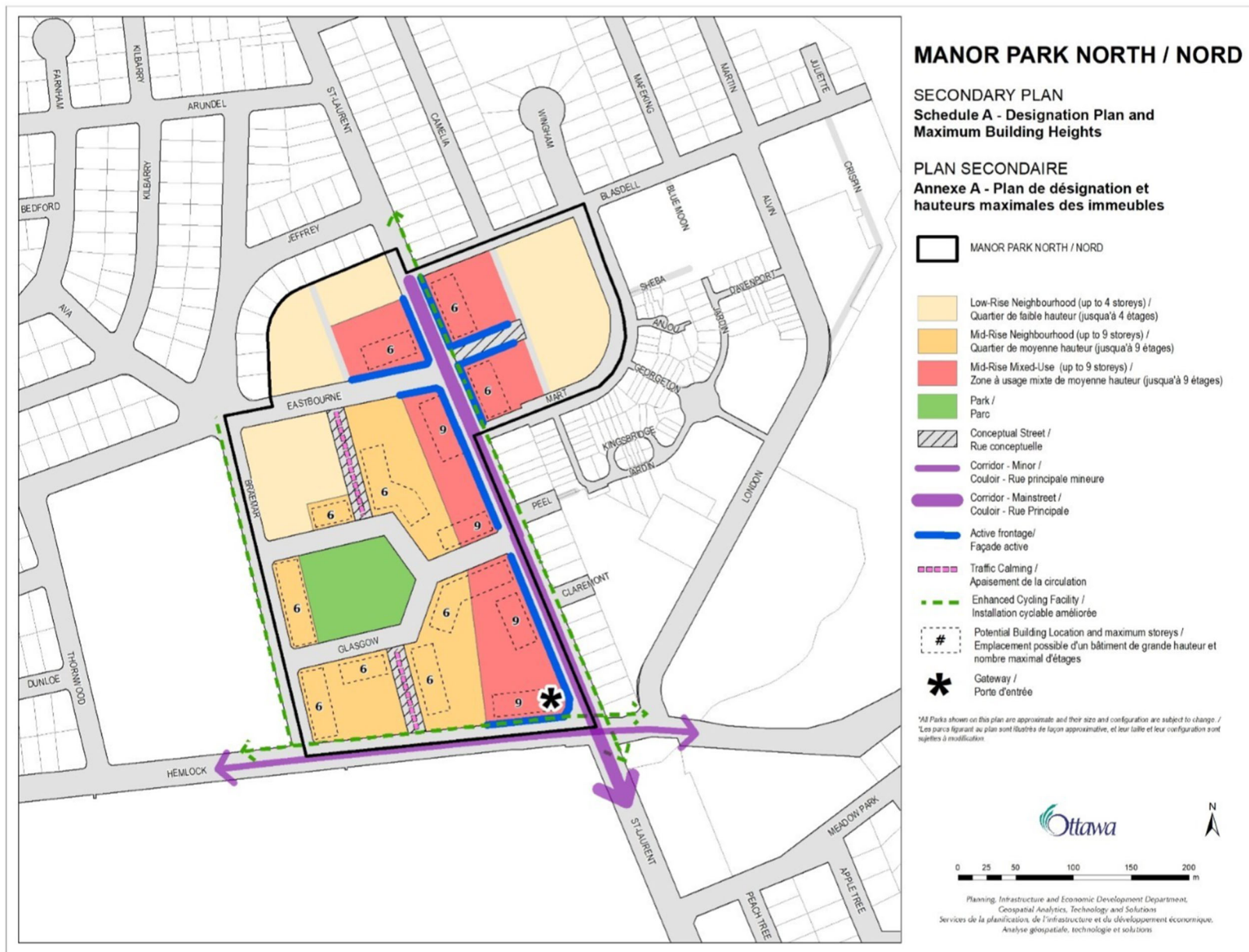
- APPENDICE 1 – PLAN DE DÉMONSTRATION NORD
- APPENDICE 2 – PLAN DE DÉMONSTRATION SUD

3. Mise en œuvre et interprétation

Cette modification doit être mise en œuvre et interprétée conformément aux politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

PARTIE C – ANNEXE A ET ANNEXE B; APPENDICE 1 ET APPENDICE 2

Annexe A : Plan de désignation et hauteurs maximales des immeubles



Annexe B : Plan de désignation et hauteurs maximales des immeubles

MANOR PARK SOUTH / SUD

SECONDARY PLAN

Schedule B - Designation Plan and Maximum Building Heights

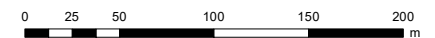
PLAN SECONDAIRE

Annexe B - Plan de désignation et hauteurs maximales des immeubles



- MANOR PARK SOUTH / SUD
- Low-Rise Neighbourhood (up to 4 storeys) / Quartier de faible hauteur (jusqu'à 4 étages)
- Mid-Rise Neighbourhood (up to 9 storeys) / Quartier de moyenne hauteur (jusqu'à 9 étages)
- High-Rise Neighbourhood (up to 12 storeys) / Quartier de grande hauteur (jusqu'à 12 étages)
- High-Rise Neighbourhood (up to 30 storeys) / Quartier de grande hauteur (jusqu'à 30 étages)
- High-Rise Mixed-Use (up to 25 storeys) / Zone à usage mixte de grande hauteur (jusqu'à 25 étages)
- Community Facility / Mid-Rise Mixed-Use (up to 12 storeys) / Installation communautaire / Zone à usage mixte de moyenne hauteur (jusqu'à 12 étages)
- Park / Parc
- Community Garden / Jardin communautaire
- Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue Principale
- Active frontage / Façade active
- Traffic Calming / Apaisement de la circulation
- Local Road - enhanced transit and cycling facilities / Route locale - amélioration des installations de transport en commun et des pistes cyclables
- Potential Building Location and maximum storeys / Emplacement possible d'un bâtiment de grande hauteur et nombre maximal d'étages
- Gateway / Porte d'entrée

**All Parks shown on this plan are approximate and their size and configuration are subject to change. / *Les parcs figurant au plan sont illustrés de façon approximative, et leur taille et leur configuration sont sujettes à modification.*



Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

Appendix 1 : Plan de démonstration



January 2022

Manor Park Estates MANOR PARK GARDENS

AREA-SPECIFIC POLICY

Annex 1 - Demonstration Plan

POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ

Appendix 1 - Plan de démonstration

Estimate unit yields / Nombre estimé de logements

Total of apartments / Appartements totaux: ~1,309 units

Total of townhouse* units / Maisons en rangée totales: 126 units

Total number of units / Nombre total de logements: ~1,435 units

Potential commercial GFA / Superficie commerciale potentiel: ~8,250m²

*Stacked and Back-to-back townhouses

	NORTH / NORD (MP Gardens)		
	Apartments / Appartements	Townhouses / Maisons en rangée	Retail/Commercial (m ²)
Block/Bloc 1	61	46	1,156
Block/Bloc 2	236	32	1,587
Block/Bloc 3	61	48	0
Block/Bloc 4	309	0	3,437
Block/Bloc 5	84	0	0
Block/Bloc 6	164	0	0
Block/Bloc 7	394	0	2,070
TOTAL	1,309	126	8,250

LEGEND / LÉGENDE

- Proposed Building / Bâtiment proposé
- Landscaped Private Amenity Spaces / Aires d'agrément privées
- Existing Public Park / Parc public actuel
- NCC Aviation Parkway / Promenade de l'aviation CCN
- Proposed Park (Area dedicated + landscaped) / Parc proposé (Aire dédiée + échange de terrains)
- ROW Protection - Hemlock 30m / Protection d'emprises - Hemlock 30m
- Plaza - POPS / Plaza - POPS
- Potential for Commercial Active Frontages / Potentiel des façades actives commerciales
- Potential Private Walkway / Promenade privée potentiel
- Proposed Property Boundaries / Limites de propriétés proposées
- Setbacks / Marges de recul
- Existing Deciduous Tree - Envisaged to be retained / Arbre feuillu actuel - Envisagés à être retenus
- Existing Conifer Tree - Envisaged to be retained / Arbre conifère actuel - Envisagés à être retenus
- Proposed Trees / Arbres proposés
-

Appendix 2 : Plan de démonstration

Manor Park Estates MANOR PARK HEIGHTS

AREA-SPECIFIC POLICY Annex 2 - Demonstration Plan

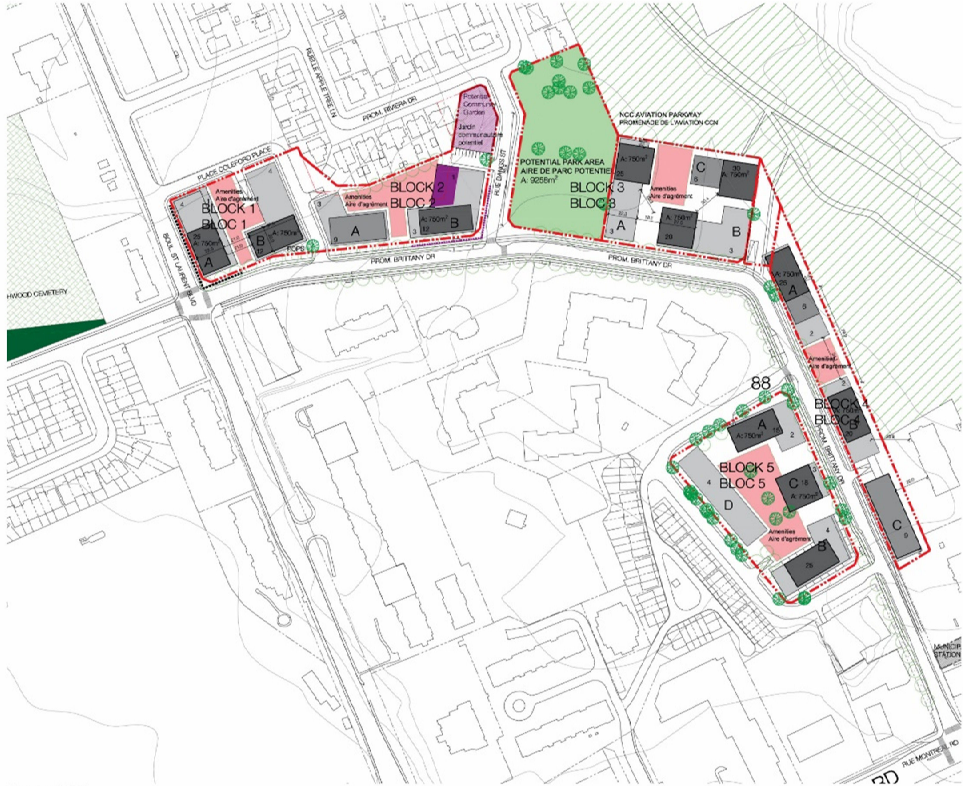
POLITIQUE PROPRES À UN SECTEUR DONNÉ

Appendix 2 - Plan de démonstration

Estimate unit yield / Nombre estimé de logements

Total number of units/ Nombre total de logements: ~2,379 units
Potential commercial GFA/ Superficie commerciale potentiel: ~1,590m²
Potential Social Infrastructure GFA: ~1,869m²

	SOUTH / SUD (MF Heights)		
	Apartments / Appartements	Townhouses / Maisons en rangée	Retail/Commercial (m ²)
Block/Bloc 1	357	0	1,530
Block/Bloc 2	206	0	1,850
Block/Bloc 3	697	0	0
Block/Bloc 4	582	0	0
Block/Bloc 5	585	0	0
TOTAL	2,375	0	3,400



LEGEND / LEGENDE

- Proposed Building / Bâtiment proposé
- Landscaped Private Amenity Spaces / Aires d'agrément privés
- Potential Ground Floor Social Infrastructure Space / Potentiel pour des infrastructures sociales au rez-de-chaussée
- Potential for Community Garden / Potentiel d'un Jardin communautaire
- Proposed Park (area dedicated + road closure) / Parc proposé (Aire dédiée + Fermeture de route)
- NCC Aviation Parkway / Promenade de l'aviation CCN
- Potential Social Infrastructure Active Frontage / Potentiel pour ces infrastructures sociales au rez-de-chaussée
- Potential for Commercial Active Frontages / Potentiel des façades actives commerciales
- Proposed Property Boundaries / Limites de propriétés proposées
- Setbacks / Marges de recul
- Existing Deciduous Tree - Envisioned to be retained / Arbre feuillu actuel - Envisagé à être retenu
- Existing Conifer Tree - Envisioned to be retained / Arbre conifère actuel - Envisagé à être retenu
- Proposed Tree / Arbre proposée
- [North Arrow]