
Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

[Modification n° 253, 14 avril 2021]

1.0 Introduction

Le présent chapitre contient le Plan secondaire (ci-après appelé « le Plan ») du secteur de la station Corso Italia. Ce plan a pour objet de fournir pour le secteur une orientation stratégique détaillée permettant de guider les aménagements et les investissements publics et privés au cours des 25 prochaines années.

La section 2 du présent Plan décrit la zone de planification où s'appliqueront ses politiques. La section 3 présente la vision et les objectifs pour le secteur. Les sections 4 et 5 proposent une orientation plus détaillée pour certaines parties du secteur, en mettant l'accent sur les secteurs à caractère pittoresque et la forme bâtie ainsi que sur le domaine public et la mobilité qu'on y observe. Les sections 6, 7, 8 et 9 fournissent des politiques relatives à la durabilité, à la viabilisation et aux infrastructures, au logement ainsi qu'au milieu des arts, de la culture et de la création. Le Plan s'achève avec les sections 10, 11 et 12, qui décrivent son interprétation, sa mise en oeuvre et ses annexes, autant d'outils importants pour clarifier l'orientation stratégique.

Les diverses sections du document sont étroitement liées entre elles et ne devraient pas être lues séparément. Les demandeurs doivent passer en revue toutes les sections du présent Plan, en plus des appendices fournis en référence pour l'interprétation de la vision et du Volume 1 du Plan officiel, lorsqu'ils préparent les propositions de projets d'aménagement public et privé dans le secteur.

Le présent Plan établit l'orientation stratégique du Conseil municipal pour toutes les initiatives municipales, notamment les travaux publics, les examens des plans de lotissement, les modifications du Règlement de zonage, les demandes de réglementation du plan d'implantation et les demandes présentées au Comité de dérogation pour le secteur de la station Corso Italia.

2.0 Secteur visé

Le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia est globalement délimité par la rue Somerset au nord, l'autoroute 417 au sud, l'avenue Breezehill et l'avenue Loretta (au sud de l'avenue Gladstone) à l'ouest et la rue Preston (incluant les propriétés donnant sur la rue Preston du côté est) et la rue Booth (au sud de la rue Balsam) à l'est, comme l'illustre l'annexe A.

3.0 – Vision et objectifs

Le Plan permettra de guider la transformation ordonnée du secteur en limite sud-ouest du centre-ville dans sa version élargie.

Pour le secteur de la station Corso Italia, qui est entouré d'une collectivité dynamique solidement établie et promise à la prospérité, la nouvelle vision prévoit la présence de la station de l'O-Train Corso Italia et le réaménagement de grandes portions de territoire sous-utilisées et situées autour du secteur. Ces réaménagements s'intégreront dans la collectivité existante et apporteront de nouveaux éléments urbains qui se cumuleront pour renforcer l'identité de la Petite Italie et d'Hintonburg en tant que quartiers diversifiés caractérisés par un juste équilibre entre environnement bâti, utilisations et commodités publiques garantes d'un avenir attrayant et durable. Les nouveaux aménagements fourniront les installations et les infrastructures de grande qualité nécessaires pour attirer et soutenir au quotidien les modes de transport actifs, et contribueront ainsi à réduire la dépendance à l'automobile.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

« Le secteur de la station Corso Italia sera un quartier compact, agréable et tourné vers le transport en commun. Dynamique, diversifiée et verte, cette collectivité misera avant tout sur le transport actif pour ses déplacements. Les futurs aménagements s'intégreront parfaitement et contribueront au caractère existant du quartier, tout en créant un sentiment d'appartenance. »

Les objectifs du présent Plan pour le secteur sont les suivants :

1. Accorder une plus grande place au transport urbain pour encourager des habitudes saines et durables en matière de mobilité et d'aménagement urbain.
2. Réduire l'activité automobile et la dépendance à l'automobile afin de limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes, de favoriser l'utilisation du transport en commun et les modes de transport actifs, d'améliorer l'environnement local, de réduire les émissions de GES, de mettre en valeur le domaine public en réduisant l'empreinte carbone des automobiles.
3. Accroître la quantité, les types et la qualité des espaces mis à la disposition des résidents du secteur pour contrebalancer la hausse de l'achalandage du secteur.
4. Regrouper les bâtiments les plus hauts et denses le long du couloir de l'O-Train pour encourager les nouveaux résidents à utiliser ce mode de transport et assurer la transition avec les secteurs de faible hauteur existants.
5. Aménager les lots vacants ou sous-utilisés du secteur en optant pour une forme urbaine et une esthétique fortes au profit d'un espace public de grande qualité.
6. Exploiter le caractère patrimonial du secteur pour rehausser la culture en place et la prospérité du quartier.
7. Stimuler le milieu artistique et divers autres moteurs d'activités de petite envergure pour favoriser la solidité de la culture et de l'économie locales pour tous les membres de la société.
8. Viser une consommation énergétique et des émissions de GES nettes zéro dans les nouveaux projets d'aménagement en planifiant, concevant et élaborant de nouvelles solutions d'énergie renouvelable.

4.0 Secteurs à caractère pittoresque et forme bâtie

4.1. Les secteurs à caractère pittoresque et leur forme bâtie

Les politiques de la présente section fournissent des orientations propres à chaque secteur à caractère pittoresque, comme le définit l'annexe A, Secteurs à caractère pittoresque. Les hauteurs maximales de bâtiment pour ce secteur sont précisées à l'annexe B, Hauteur maximale de bâtiment et emplacement des tours. À l'annexe B, un carré en pointillé indique une tour autorisée en vertu d'une catégorie de hauteur en particulier, l'emplacement potentiel de cette tour et sa hauteur maximale autorisée (le nombre indiqué dans le carré). Les politiques détaillées de forme bâtie pour un secteur ou une propriété en particulier sont également décrites dans la présente section. L'annexe D, Carte de référence, localise les propriétés ou les secteurs mentionnés dans les politiques qui suivent. Elle doit être utilisée pour comprendre les politiques applicables lors du lotissement des emplacements.

Outre ces politiques en particulier, les promoteurs de tous les aménagements doivent faire la preuve que les critères généraux de forme bâtie énoncés à la section 4.2 du présent Plan sont respectés avant que l'approbation de bâtir à la hauteur maximum soit donnée. La section 5, Domaine public, accompagne la présente section, et il faudra que tous les projets d'aménagement contribuent à l'amélioration du domaine public, comme il est expliqué à la section 5, avant d'être approuvés.

Secteur de la station

Le secteur de la station ceinture la station d'O-Train Corso Italia et jouxte des secteurs à désignation d'utilisations polyvalentes et de parcs. Il intégrera une vaste gamme de fonctions et de formes bâties

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

propices au transport en commun, notamment les immeubles les plus hauts et les densités les plus élevées du secteur de la station Corso Italia. La réduction des hauteurs de bâtiment au fur et à mesure que les aménagements s'éloignent de la station d'O-Train et les conceptions sensibles au contexte dans ce secteur permettront de créer des transitions propices.

Vu l'emplacement du secteur de la station, ce sera l'occasion de relier les quartiers de la Petite Italie et de Hintonburg, et de créer un quartier complètement centré sur le transport en commun et les modes de transport écologiques en vue de limiter la dépendance à l'automobile. Le secteur de la station sera visé en priorité pour les améliorations du domaine public, comme il est décrit dans la section 5.0 du présent Plan. Si cette zone est la mieux adaptée du secteur aux bâtiments de grande densité, les propriétés donnant sur l'avenue Gladstone conserveront leur caractère de rue principale à l'est de la rue Preston, grâce à des transitions adéquates de la forme bâtie.

Politiques générales :

- 4.1.1.1. La construction de grands immeubles polyvalents, dont les hauteurs maximales sont détaillées à l'annexe B, pourra être autorisée.
- 4.1.1.2 La hauteur du socle sur le périmètre d'une tour doit être de trois à six étages, comme il est décrit plus en détail à la section 4.2.2.
- 4.1.1.3 Les immeubles de hauteur moyenne (de cinq à neuf étages) peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.
- 4.1.1.4 Nonobstant la désignation de « secteur de la station », on doit retrouver sur la façade donnant sur l'avenue Gladstone des caractéristiques de forme bâtie générale et des utilisations d'une rue principale, afin de respecter la continuité commerciale de rue principale de l'avenue Gladstone, à l'ouest de la rue Preston. Cette façade sera caractérisée par des bâtiments de faible à moyenne hauteur ou par des socles donnant sur l'avenue Gladstone.
- 4.1.1.5 La partie tour de tout immeuble de grande hauteur doit être en retrait par rapport à l'avenue Gladstone, afin de respecter le caractère de rue principale et de limiter l'ombrage et le vent sur les domaines public et privé.

Le secteur de la station est divisé en quatre quadrants, ayant chacun des orientations stratégiques correspondant à ses caractéristiques propres :

Quadrant nord-est (933, avenue Gladstone (LCO), 931, avenue Gladstone et 232, rue Preston)

Le quadrant nord-est du secteur de la station deviendra un secteur diversifié où sera autorisé un large éventail de types de logements et une combinaison d'utilisations, notamment des logements abordables, des utilisations commerciales, de détail et institutionnelles, ainsi que des espaces publics appartenant à des intérêts privés.

- 4.1.1.6 On doit retrouver des façades actives donnant sur tout le domaine public du secteur de la station, notamment le sentier polyvalent Trillium et le parc d'un hectare.
- 4.1.1.7 Les parties tours des aménagements doivent être orientées de manière à limiter les répercussions de l'ombre sur le parc.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.1.1.8 Nonobstant 4.1.1.2, le socle de la tour de 30 étages donnant sur les bordures de la place Gladstone et la rue B, peut atteindre neuf étages au maximum, à condition de respecter les dispositions de l'alinéa 4.1.1.9.
- 4.1.1.9 Une nouvelle place urbaine de quartier, appelée dans le présent plan « place Gladstone » doit être aménagée au sud et/ou à l'ouest de l'immeuble le plus au sud donnant sur l'avenue Gladstone, afin de créer un domaine public de grande qualité à cet endroit d'activité intense, comme l'exposent plus en détail les paragraphes 5.4.5 à 5.4.7 et comme l'illustre l'annexe C. Le socle de la tour sud doit présenter un retrait important depuis l'avenue Gladstone et/ou le sentier polyvalent Trillium, afin de permettre la présence d'un espace d'importance municipale. La façade de l'avenue Gladstone doit être en retrait afin de créer un point de vue sur la place et d'offrir un domaine public de qualité pour les piétons à cet important carrefour de quartier.
- 4.1.1.10 La présence de façades commerciales et/ou de vitrines actives et d'utilisations non résidentielles accessibles au public est requise pour tous les aménagements réalisés aux endroits suivants :
- 4.1.1.10.1 Le socle de l'immeuble doit donner sur toutes les bordures de la place Gladstone et sur la rue B à l'annexe C. Idéalement, ces façades se prolongeront le plus possible le long du sentier polyvalent depuis la place en direction nord.
 - 4.1.1.10.2 La plus grande partie de la façade doit être située du côté est de la « rue B », entre l'avenue Gladstone et la rue Balsam;
 - 4.1.1.10.3 La création de façades de commerces de détail devrait être envisagée le long de la rue A et de la rue Larch, à chaque étape de l'aménagement au 933, avenue Gladstone, mais elles ne sont pas nécessaires. Une plus grande variété d'utilisations sur l'emplacement encouragerait la création d'un quartier où tout est à 15 minutes de marche. Les logements de rez-de-chaussée longeant ces rues devraient être conçus de manière à être adaptables à des utilisations différentes, comme des unités vie-travail.
- 4.1.1.11 Le nouvel aménagement autorisé à l'ouest du quartier polyvalent doit être réparti et conçu de manière à offrir une transition vers les formes bâties existantes dans ce secteur, grâce à la présence d'habitations en bande, d'habitations superposées en rangée, d'habitations superposées en rangée dos à dos ou d'immeubles de faible ou moyenne hauteur. La construction d'habitations isolées ou jumelées n'est pas autorisée.
- 4.1.1.12 Les deux aménagements de grande hauteur autorisés du côté nord de l'avenue Gladstone, entre la rue B et la rue Preston, et au sud de la rue Balsam doivent être compatibles et offrir une transition vers les formes bâties de faible et moyenne hauteur de la désignation de rue principale contiguë.

Quadrant nord-ouest (951, avenue Gladstone, 145, 131 et 127, rue Loretta)

Le quadrant nord-ouest du secteur de la station sera diversifié et accueillera toute une gamme d'utilisations résidentielles et polyvalentes diverses, notamment commerciales, de vente au détail et d'industrie légère.

- 4.1.1.13 Les immeubles seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie entre le caractère du secteur de la station et le futur îlot polyvalent situé du côté ouest de la rue Loretta.
- 4.1.1.14 Les tours situées au 951, avenue Gladstone et au 145, rue Loretta devront conserver une distance de séparation d'au moins 23 mètres entre elles.
- 4.1.1.15 Les futurs réaménagements autour de l'édifice de la Standard Bread Company devront intégrer des éléments conceptuels (retraits, reculs, volumétrie, espaces publics, etc.)

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

mettant en valeur le patrimoine culturel du bâtiment et du site, comme le veut la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Quadrant sud-ouest (175, rue Loretta – Centre de régulation de la circulation de la Ville; 950, avenue Gladstone)

Le quadrant sud-ouest du secteur de la station deviendra un quartier diversifié où seront autorisées diverses utilisations résidentielles et polyvalentes, notamment commerciales, d'emploi, de vente au détail et d'industrie légère. Les terrains donnant sur l'avenue Gladstone seront réaménagés de manière à appuyer la création d'un couloir continu favorable à la marche.

- 4.1.1.16 Les immeubles polyvalents autorisés dans le reste du quadrant sud-ouest seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie entre le caractère du secteur de la station et celui du quartier établi de faible profil que l'on retrouve du côté ouest de la rue Loretta.

4.1.2 Couloir de rues principales

La rue Preston, l'avenue Gladstone et la rue Somerset conserveront le dynamisme et l'animation caractéristiques des rues principales. Au fil du réaménagement de grandes propriétés et des aménagements intercalaires de petite échelle, ces voies renforceront leur rôle d'axes commerciaux du secteur de la station Corso Italia. De nombreuses utilisations sont autorisées le long des trois couloirs, notamment celles de vente au détail et de services commerciaux, de bureaux, résidentielles et institutionnelles. Ces rues principales se caractériseront par un mélange éclectique d'immeubles de faible et de moyenne hauteur.

Politiques générales :

- 4.1.2.1 Les immeubles polyvalents d'au plus six étages, bien adaptés à la fonction et au caractère de rue principale décrits à la section 3.6.3 du Plan officiel, pourront être autorisés le long des couloirs de rue principale comme il est indiqué aux annexes A et B du présent Plan.
- 4.1.2.2 Des façades accessibles au public de vente au détail, de commerces et d'institutions s'étendront de façon continue le long de la rue Preston, de l'avenue Gladstone et de la rue Somerset Ouest. Les locaux de commodités ou les autres types d'espaces comparables réservés aux résidents d'un bâtiment ne seront pas autorisés sur la longueur des façades des rues principales.
- 4.1.2.3 La façade des rez-de-chaussée des immeubles donnant sur la rue principale doit refléter l'échelle et le caractère établis de vente au détail, afin de renforcer le cachet et l'échelle humaine des aménagements.

Politiques propres aux emplacements longeant les rues principales

1010 et 1040, rue Somerset

- 4.1.2.4 Les aménagements polyvalents peuvent être autorisés au 1010, rue Somerset Ouest, sous réserve d'un rapport plancher-sol (RPS) maximal de 1,5. Les aménagements de grande hauteur et l'augmentation de la surface de plancher au-delà du RPS maximum ne pourront être envisagés que si un terrain d'une superficie de 1,0 hectare est consacré à l'aménagement d'un parc, comme le décrivent les politiques sur le domaine public (sections 5.4.1 à 5.4.3) et comme l'illustre l'annexe C du présent Plan.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.1.2.5 Les aménagements donnant sur le pont de la rue Somerset doivent prolonger vers l'ouest le style du couloir de rue principale, le tablier du pont servant de façade active accessible au public.
- 4.1.2.6 Les bâtiments longeant la rue Somerset Ouest doivent être de hauteur moyenne afin de respecter le caractère du couloir de rues principales. Si les conditions du paragraphe 4.1.2.1 sont respectées, les tours peuvent être autorisées, comme l'illustre l'annexe B, et devront présenter un retrait suffisant depuis la rue Somerset Ouest pour créer un cadre de hauteur moyenne le long de la rue principale et limiter l'ombrage et l'effet du vent sur les domaines public et privé.
- 4.1.2.7 Des façades de vente au détail, commerciales et/ou d'autres utilisations actives non résidentielles doivent être prévues pour tous les aménagements réalisés dans des bâtiments longeant la rue Somerset Ouest.
- 4.1.2.8 L'aménagement du 1010, rue Somerset Ouest peut comprendre une installation récréative publique ou une école publique. Cette installation récréative peut intégrer un prolongement du Centre récréatif Plant.
- 4.1.2.9 L'aménagement des emplacements situés des côtés est ou ouest du passage inférieur City Centre (se reporter aux sections 5.2.6 à 5.2.13) doit tenir compte du domaine public de la manière suivante :
- 4.1.2.9.1 aménager des terrasses en descente ou prévoir des interruptions dans la volumétrie afin de maximiser l'entrée de lumière du jour le long de cet axe de déplacement actif.
 - 4.1.2.9.2 rendre les façades de bâtiment actives en concentrant les entrées et les sorties ou les activités des occupants de ces bâtiments, de manière à ce que ces éléments donnent sur le sentier ou le passage inférieur afin d'offrir des points de vue sur la rue; il peut notamment s'agir d'aménager le hall d'entrée, le local de rangement des vélos ou des terrasses face au sentier.
- 4.1.2.10 L'accès des véhicules à toutes les parcelles du 1010, rue Somerset Ouest doit être conforme à la description fournie à la section 5.2.6, et mener principalement à l'aire de stationnement aménagée en sous-sol ou dans le socle, où tous les déplacements automobiles entre les phases d'aménagement futures auront lieu, ou encore servir à la viabilisation de l'emplacement, notamment les débarquements et les cueillettes, le stationnement, la livraison, le chargement, la collecte des ordures et des matières recyclables, le déplacement des camions et les véhicules d'urgence.
- 4.1.2.11 La planification et la conception de toute parcelle située au 1010, rue Somerset Ouest doivent prévoir l'accès des gros véhicules d'urgence, notamment ceux du Service des incendies, y compris en surface, si jugé nécessaire mais sans compromettre les objectifs des politiques relatives au domaine public eu égard à la priorité des piétons et des cyclistes.
- 4.1.2.12 Avant tout réaménagement, un règlement temporaire peut être appliqué au 1010, rue Somerset Ouest afin d'autoriser temporairement la présence d'une aire de stationnement exploitée par la Ville.
- 4.1.2.13 Un aménagement polyvalent de grande hauteur peut être autorisé au 1010, rue Somerset Ouest. La façade donnant sur Somerset doit être compatible avec les caractéristiques de la forme bâtie et les utilisations de la rue principale, d'une manière générale, afin de favoriser la continuité commerciale de la rue Somerset, à l'ouest du couloir de l'O-Train, sauf si le zonage actuel l'autorise.

Avenue Gladstone et rue Preston

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.1.2.14 Les bâtiments construits du côté nord de l'avenue Gladstone, entre la rue Preston et la nouvelle rue B (250 et 232, rue Preston et 931, avenue Gladstone) doivent présenter un retrait d'au moins 2 m depuis la limite de propriété située du côté nord de l'avenue Gladstone, afin de permettre la mise en valeur du domaine public, compte tenu de l'emprise très étroite à cet endroit de l'avenue Gladstone. Cette mesure viendra s'ajouter à l'élargissement de l'emprise (sections 5.2.39 à 5.2.40)
- 4.1.2.15 Le côté nord de l'avenue Gladstone, entre les rues Rochester et Preston (280, rue Rochester) doit être réaménagé afin de combler les zones inutilisées le long de la rue principale à l'aide d'immeubles polyvalents de faible et moyenne hauteur, jusqu'à concurrence de six étages. Ces aménagements doivent intégrer le mini-parc communautaire situé à l'angle de la rue Preston et de l'avenue Gladstone.
- 4.1.2.16 Des façades de vente au détail, commerciales, institutionnelles ou d'autres utilisations actives doivent être prévues pour tous les aménagements donnant sur l'avenue Gladstone, entre la rue Rochester et le parc Piazza Dante. Il serait préférable que ces utilisations encadrent le niveau du sol du parc Piazza Dante. Quelle que soit l'utilisation, le rez-de-chaussée autour du parc Piazza Dante, et son éventuel prolongement, doit être conçu de manière à offrir une façade active.
- 4.1.2.17 Le côté est de la rue Preston, entre l'avenue Gladstone et le Queensway (autoroute 417), doit être réaménagé de manière à rétablir le couloir de rue principale dans cet îlot, et à prolonger et à renforcer le caractère de la rue Preston.
- 4.1.2.18 L'école secondaire pour adultes (300, rue Rochester) conservera sa vocation institutionnelle pour les résidents du quartier et du reste de la ville. Au fur et à mesure de son réaménagement, les politiques relatives à une rue principale devront être respectées.

4.1.3 Quartier polyvalent

Les politiques relatives au quartier polyvalent s'appliqueront aux endroits du secteur présentant essentiellement un caractère et une fonction résidentiels. Les terrains occupés par des immeubles de faible hauteur continueront de faire l'objet d'aménagements de faible hauteur qui viendront renforcer ce contexte, tandis que les zones d'emplacements de grande superficie ou sous-utilisés pourront également intégrer des immeubles de hauteur moyenne. À certains endroits précis, quelques immeubles de grande hauteur pourront être autorisés si leur construction est appropriée. Ces deux options offriront une gamme d'options de logement venant soutenir et combler les besoins en la matière au centre-ville, notamment des logements à plusieurs chambres convenant aux grandes familles ou permettant de concilier la vie privée et le travail. Les utilisations non résidentielles de petite échelle seront autorisées, notamment les fonctions et les utilisations destinées à combler les besoins quotidiens locaux des résidents du quartier, comme les utilisations de vente au détail, de services, culturelles, de loisirs et de divertissement.

Rues transversales à la rue Preston

Les îlots de faible hauteur situés à l'ouest de la rue Preston, entre les rues Oak et Balsam et entre les rues St-Anthony et Louisa, illustrés à l'annexe A, forment un quartier polyvalent favorable aux familles et à une gamme variée d'éléments démographiques. Il va continuer d'évoluer et de se densifier à long terme et offrira des options de logement agréables et pour les familles, tout en proposant des solutions viables pour concilier la vie privée et le travail et accueillir les petites entreprises. On favorisera les projets d'aménagement intercalaire afin de préserver les caractéristiques et les qualités uniques de ce secteur pendant les réaménagements majeurs dans le secteur. La marche et le vélo seront au cœur des options de mobilité et d'infrastructure, faisant des modes de transport actifs le moyen de déplacement principal.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.1.3.1 Nonobstant les dispositions de la section 3.6.2 du Volume 1 du Plan officiel, les immeubles résidentiels de faible hauteur et les aménagements polyvalents d'au plus quatre étages seront autorisés dans le quartier polyvalent comme il est indiqué à l'annexe A du présent Plan.
- 4.1.3.2 Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent ne seront pas assujettis aux objectifs de densification minimaux établis pour le secteur Bayview-Preston dans la section 2.2.2 du Volume 1 du Plan officiel.
- 4.1.3.3 La Ville doit veiller, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, à protéger et à mettre en valeur le caractère de la forme bâtie de la Petite Italie en encourageant les aménagements intercalaires qui respectent le caractère historique de la forme bâtie du quartier.
- 4.1.3.4 La Ville, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, encouragera la conception de logements abordables et agréables à vivre qui sont adaptés aux familles avec enfants.
- 4.1.3.5 Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent situé à l'ouest des immeubles de faible hauteur entre les rues Oak et Larch devront être conçus en intégrant des ruelles nord-sud. L'accès depuis ces ruelles aux ruelles arrière est-ouest existantes doit être réservé aux piétons.
- 4.1.3.6 La Ville peut envisager l'acquisition de la partie privée des propriétés qui entrave le passage en direction ouest des ruelles est-ouest existantes vers les nouvelles ruelles décrites plus haut (section 4.1.3.5).
- 4.1.3.7 Nonobstant la section 4.1.3.1, les bâtiments d'une hauteur pouvant atteindre six étages peuvent être autorisés dans l'îlot allant de la rue Preston à la rue B, entre les rues Larch et Balsam, comme l'illustre l'annexe B. La conception de la forme bâtie doit tenir compte de la hauteur, de la volumétrie, de l'échelle et du rythme architectural, afin de créer une transition vers les immeubles résidentiels de faible hauteur situés du côté nord de la rue Larch.
- 4.1.3.8 Du côté nord de la rue St-Anthony, un bâtiment de six étages au maximum peut être autorisé sur le reste de l'emplacement, et peut offrir une transition vers les bâtiments de faible hauteur situés au nord de la rue Louisa. Bien que les utilisations soient essentiellement résidentielles, quelques utilisations commerciales peuvent être autorisées.

Rochester Heights – Phase 2 (818, avenue Gladstone)

Ce « super-îlot » sera divisé et réaménagé sous la forme d'un quartier serré essentiellement résidentiel, mais qui offrira diverses possibilités d'association avec des utilisations non résidentielles. Ce grand îlot s'inspirera du caractère diversifié du secteur environnant, notamment l'avenue Gladstone, en accueillant une variété d'options de logement et en favorisant le rétablissement de la fonction de rue principale de l'avenue Gladstone. La forme bâtie, le domaine public et le réseau de mobilité qu'on y trouvera contribueront à ce que le secteur s'intègre bien en tant que partie intégrante de l'identité et de la fonctionnalité de la collectivité.

- 4.1.3.9 Le grand îlot existant d'aspect singulier deviendra un réseau serré de petits îlots et de parcelles à aménager.
- 4.1.3.10 Les îlots seront conçus de manière à offrir de grandes surfaces construites et à créer un domaine public de qualité comprenant un réseau continu de ruelles piétonnes.
- 4.1.3.11 Divers bâtiments de faible, moyenne et grande hauteur pourront être autorisés, selon les dispositions énoncées à l'annexe B.
- 4.1.3.12 Une transition doit être créée entre les bâtiments de faible hauteur et ceux de moyenne et grande hauteur sur l'emplacement.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.1.3.13 Tous les bâtiments seront conçus de manière à ce qu'aucun mur latéral ne donne sur une rue publique existante.
- 4.1.3.14 Toutes les élévations de bâtiment donnant sur le parc Piazza Dante ou sur un prolongement quelconque de ce parc doivent présenter des façades actives. Les utilisations commerciales, notamment les petits commerces de détail, les restaurants, les cafés ou les bars, sont à privilégier au rez-de-chaussée, mais certains espaces peuvent également accueillir des utilisations relatives servant de carrefour artistique local, d'habitation ou de lieu d'agrément connexe. Les arêtes des immeubles autour de la place sont importantes pour définir le parc et garantir sa fonction de point d'intérêt sûr et attrayant pour les résidents pendant toute la journée.
- 4.1.3.15 Les bâtiments entourant le parc Piazza Dante ou situés à proximité seront conçus de manière à maximiser toute la journée l'ensoleillement sur l'emplacement.
- 4.1.3.16 Les unités d'angle de tous les étages des immeubles de hauteur moyenne et élevée, qui sont essentiellement résidentielles, devraient être plus grandes et compter davantage de chambres à coucher, afin d'inciter les grandes familles à s'installer au centre-ville.
- 4.1.3.17 L'aménagement du terrain situé à l'angle sud-est de l'avenue Gladstone et de la rue Rochester pourrait être réalisé de manière à servir de pôle d'utilisations particulières, comme un carrefour artistique.

Avenue Breezehill Nord

Le secteur de l'avenue Breezehill Nord, compris entre les rues Somerset et Laurel et l'avenue Breezehill et le couloir de l'O-Train, comprend plusieurs grandes parcelles sous-utilisées. Avec le temps, ce secteur sera réaménagé en quartier resserré et polyvalent correspondant au caractère du secteur environnant. L'école publique Devonshire, située du côté ouest de l'avenue Breezehill, ainsi que les habitations de faible hauteur et le couloir de l'O-Train constituent autant d'éléments contextuels importants au fur et à mesure que le secteur se développe. La transition des hauteurs de bâtiment vers ce contexte local ainsi qu'une conception et une coordination efficaces du domaine public et du réseau de mobilité permettront la présence de volumes élevés de modes de transport actif dans le secteur. En attendant, les opérations industrielles actuelles pourront se poursuivre.

- 4.1.3.18 Les aménagements polyvalents et résidentiels de grande hauteur, respectant les limites maximales prévues à l'annexe B, peuvent être autorisés.
- 4.1.3.19 La hauteur de socle restante sur le périmètre d'une tour doit être, d'une manière générale, de trois à six étages, comme le décrit plus en détail la section 4.2.2. Ces socles seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie vers le secteur établi de faible hauteur situé du côté ouest de l'avenue Breezehill.
- 4.1.3.20 Les immeubles de hauteur moyenne, s'élevant de cinq à neuf étages, peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.
- 4.1.3.21 Tous les aménagements réalisés dans ce secteur seront conçus de manière à favoriser les modes de transport actifs sur l'avenue Breezehill et la rue Laurel, en portant une attention particulière aux élèves et aux visiteurs de l'école publique Devonshire.
- 4.1.3.22 Les bâtiments de tous les aménagements réalisés dans ce secteur seront disposés minutieusement et compte tenu des liens traversant les îlots entre l'avenue Breezehill et le futur sentier polyvalent du côté ouest du couloir de transport en commun.
- 4.1.3.23 Tous les sites de réaménagement doivent pouvoir accueillir un tronçon du futur sentier polyvalent, et les bâtiments qui les occuperont doivent présenter un retrait suffisant (section 5.3.3).

4.1.4 Îlots polyvalents

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

Les désignations s'appliquant aux îlots polyvalents continuent de permettre des utilisations d'exploitation à grande échelle et essentiellement uniques pour le moment. Il peut s'agir de grandes entreprises privées commerciales et industrielles, ou d'installations publiques à la disposition de l'ensemble de la collectivité, comme des institutions ou des installations de loisirs. Comme il s'agit de grands lots, ils offrent également des possibilités de réaménagement, à court et à long terme, qui permettront l'implantation d'utilisations et de fonctions diverses et variées venant appuyer la vision et les objectifs du secteur en général.

Centre récréatif Plant (930, rue Somerset Ouest)

- 4.1.4.1 La parcelle des rues Somerset, Preston et Oak jusqu'à la limite ouest du Centre récréatif Plant conservera ses utilisations et programmes récréatifs, notamment le parc Plouffe. L'aménagement ne doit pas empêcher le prolongement futur jusqu'au 1010, rue Somerset, du côté ouest.
- 4.1.4.2 La propriété est désignée en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Si ce site était réaménagé, il faudrait préserver la valeur et les caractéristiques patrimoniales du bâtiment ou du site désigné.

École secondaire pour adultes (300, rue Rochester)

- 4.1.4.3 La propriété est inscrite au registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa et pourrait satisfaire aux critères de désignation de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Si ce site était réaménagé, il faudrait préserver la valeur et les caractéristiques patrimoniales des bâtiments de l'école.
- 4.1.4.4 cet îlot conservera sa vocation institutionnelle pour les résidents du quartier et du reste de la ville. En cas de réaménagement majeur toutefois, les formes bâties et les utilisations nouvelles le long de l'avenue Gladstone viendront renforcer le caractère de rue principale et la fonction prévue de cet axe.

Compagnie canadienne des billets de banque (975, avenue Gladstone)

Le présent Plan encourage la conservation des utilisations d'emploi existantes qui sont compatibles avec d'autres utilisations et qui renforcent ainsi le dynamisme du centre-ville. Cet îlot urbain, notamment son utilisation industrielle actuelle, ne devrait pas être réaménagé à court ou à long terme. Les nouveaux aménagements adjacents à cet îlot doivent faire l'objet de mesures d'atténuation appropriées. En cas de cessation de l'exploitation de l'utilisation industrielle actuelle, ce grand îlot pourra être réaménagé en quartier polyvalent resserré dont le caractère correspond aux environs, notamment le réaménagement de grande hauteur à l'est et les habitations de faible hauteur à l'ouest. La transition des hauteurs de bâtiment vers ce contexte local et la création d'un domaine public de qualité, grâce à plusieurs liens traversant l'îlot permettront d'assurer l'intégration future du quartier.

- 4.1.4.5 L'édifice actuel de la Compagnie canadienne des billets de banque restera inscrit au registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa et sera examiné dans le cadre du processus de planification du patrimoine de la Ville si des modifications à l'édifice ou à l'emplacement sont envisagées.
- 4.1.4.6 Il incombe aux promoteurs d'aménagements résidentiels créés à proximité d'opérations industrielles établies d'atténuer les effets de cette proximité sans nuire à la capacité de ces industries établies de poursuivre leur activité, et d'assumer les coûts d'éventuelles études ou mesures d'atténuation nécessaires.
- 4.1.4.7 Les opérations industrielles et les emplois existants qui se poursuivent dans ce secteur, notamment les déplacements et les parcours des camions au service de la Compagnie

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

canadienne des billets de banque doivent être coordonnées avec tout projet de travaux publics de la Ville impliquant des initiatives menées dans le domaine public pour maximiser la sécurité, l'efficacité et le confort des éléments de mobilité publique, au fur et à mesure que les besoins dans le secteur évoluent.

- 4.1.4.8 Les immeubles polyvalents, essentiellement résidentiels, peuvent atteindre une hauteur de six étages afin de créer une transition de forme bâtie entre les tours situées à l'est de la rue Loretta et le caractère de faible hauteur du côté ouest de l'avenue Breezehill.
- 4.1.4.9 Nonobstant la section 4.1.4.7 ci-dessus, tout réaménagement éventuel de l'emplacement comprenant de nouveaux bâtiments ou une réutilisation adaptée sera limité à quatre étages sur une distance d'environ 30 m à l'est de l'avenue Breezehill, afin de garantir une transition appropriée vers le quartier établi de faible hauteur à l'ouest de l'avenue Breezehill.
- 4.1.4.10 Le lotissement et la conception éventuels de cet îlot doivent prévoir des liens entre l'avenue Breezehill et la rue Loretta Nord, afin de faciliter les modes de transport actifs.

4.1.5 Parcs

Il est prévu d'aménager un parc dans le secteur de la station Corso Italia. Un parc correspond à un secteur à caractère pittoresque constitué de terrains municipaux, comme l'illustre l'annexe A. Le présent Plan secondaire vise l'équilibre entre la hausse de densité proposée par voie de réaménagements et l'intégration de parcs publics actifs et passifs dans le secteur. Il est important de noter que les espaces publics appartenant à des intérêts privés contribuent au caractère conféré par des parcs, car ils offrent des possibilités de créer un domaine public sur une propriété privée, le plus souvent en autorisant l'accès aux membres du public (à toute heure de la journée) à des espaces réservés aux loisirs passifs. On retrouve plus de détails sur ces deux types d'aménagement à la section 5.4, y compris des politiques propres aux emplacements, tant pour les parcs que pour les espaces publics appartenant à des intérêts privés.

4.1.6 Autres espaces verts

Les autres espaces verts sont des terrains qui font partie du domaine d'une institution, mais qui ne sont pas ouverts au public. Lorsque le réaménagement de la propriété est envisagé, on devrait examiner la possibilité d'en conserver l'espace récréatif et de vérifier en détail l'option consistant à rendre le site plus accessible aux membres de la collectivité (se reporter à la section 5.2).

4.1.7 Couloir de transport vert et de services publics

Le couloir de l'O-Train demeurera un espace vert et sera le couloir de transport nord-sud de l'O-Train et les sentiers polyvalents du secteur de la station Corso Italia, qui relie le lac Dow à la rivière des Outaouais. Avec des liaisons piétonnières et cyclistes améliorées, le couloir servira d'espace vert réunissant les collectivités qui sont actuellement divisées par le fossé de l'O-Train.

- 4.1.7.1 La Ville doit protéger et mettre en valeur le couloir de l'O-Train en tant que réseau continu d'espaces ouverts servant au transport, aux loisirs, aux activités communautaires et à des fonctions écologiques.
- 4.1.7.2 La Ville doit protéger et mettre en valeur le couloir afin de permettre l'élargissement du sentier polyvalent qui longe actuellement le côté est de l'O-Train, entre le Queensway (autoroute 417) et la rue Somerset, afin de renforcer le rôle de ce sentier polyvalent en tant qu'axe principal de déplacements actifs dans le secteur. Cet élargissement doit prévoir un espace supplémentaire pour les piétons et les cyclistes, mais également pour l'infrastructure de soutien permettant de créer un domaine public attrayant et sécurisé,

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

par exemple en créant des rangées d'arbres ou en installant des commodités comme des bancs ou des fontaines à eau.

- 4.1.7.3 La Ville doit élargir le couloir pour prolonger le sentier polyvalent Trillium du côté ouest du couloir de l'O-Train, entre le Queensway (autoroute 417) et la rue Somerset, offrant ainsi un parcours nord-sud parallèle venant compléter le sentier situé du côté est et permettant un meilleur accès aux utilisateurs arrivant de l'ouest du couloir.
- 4.1.7.4 Il incombera aux propriétaires de biens-fonds privés d'aménager le sentier polyvalent ou l'itinéraire cyclable devant traverser ou longer leur propriété (section 5.3).

4.2 Critères généraux de forme bâtie

On retrouvera dans le secteur de la station Corso Italia un mélange éclectique de hauteurs, de volumétries et de typologies d'immeubles différents qui sera représentatif de l'histoire, de la vitalité et du dynamisme des lieux. Les projets d'aménagement réalisés dans ce secteur doivent être conformes aux politiques sur la forme bâtie du Plan officiel applicables aux désignations de centre polyvalent et de rue principale traditionnelle. Les directives de conception et les politiques applicables approuvées par le Conseil dicteront également la ligne à suivre en matière de conception de la forme bâtie. Les politiques suivantes établissent des critères détaillés pour tous les projets d'aménagement afin que la conception architecturale et urbaine soit de grande qualité et pour assurer la compatibilité et la transition.

4.2.1 Abords animés des immeubles

Il est essentiel que les abords des immeubles soient animés pour créer un milieu urbain prospère, sûr et propice à la marche. Les politiques suivantes portent sur les moyens d'animer le domaine public grâce à la forme bâtie et étoffent les politiques sur le domaine public du présent Plan (section 5).

- 4.2.1.1 Tous les nouveaux projets d'aménagement devront être orientés vers les rues, les parcs et les sentiers locaux et internes, dont les liaisons et les promenades traversant les îlots.
- 4.2.1.2 Les abords des projets d'aménagement doivent pouvoir animer les espaces publics auxquels ils feront face, par l'intégration d'entrées actives et grâce à des caractéristiques et des détails architecturaux qui améliorent la sécurité des piétons et favoriseront l'expérience de marche.
- 4.2.1.3 Le retrait des bâtiments au rez-de-chaussée devrait être globalement conforme au modèle actuel de la rue et varier de 0 m à 3 m. Ces retraits ne devraient fournir de l'espace que pour l'aménagement paysager et la plantation d'arbres, les terrasses, les places et autres espaces conformes à un environnement bâti urbain et favorables au domaine public.
- 4.2.1.4 La façade et l'entrée avant du ou des bâtiments principaux de tous les nouveaux projets d'aménagement, quelle que soit leur utilisation, doivent être orientées vers la rue publique.
- 4.2.1.5 Positionner les portes avant afin qu'elles donnent sur la rue publique et qu'elles soient directement accessibles depuis le trottoir public.
- 4.2.1.6 Les logements en rez-de-chaussée doivent comporter au moins une entrée active donnant sur une rue publique.
- 4.2.1.7 Les voies d'accès privées et les garages situés sur la façade des nouveaux immeubles résidentiels de faible hauteur seront interdits. Les garages ne doivent être autorisés que s'ils sont accessibles par une allée arrière existante ou nouvelle.
- 4.2.1.8 Tous les îlots d'aménagement doivent améliorer la continuité des bâtiments, grâce à des façades continues. Il faut limiter les espaces entre les bâtiments et n'y faire appel que pour susciter un certain intérêt depuis la rue. Toute déviation doit avoir des proportions mineures et être cohérente avec la qualité du domaine public dans son ensemble.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.2.1.9 Les unités en rez-de-chaussée doivent être conçues de manière à permettre leur utilisation éventuelle dans un contexte vie-travail ou de commerce de proximité.
- 4.2.1.10 La volumétrie et les élévations doivent mettre en valeur le caractère du domaine public et éviter toute incidence microclimatique.
- 4.2.1.11 Les installations de chargement et de collecte des ordures doivent être essentiellement aménagées en sous-sol, dans le socle de l'immeuble, ou cachées de la vue depuis la rue publique.
- 4.2.1.12 On entend par *façade active* une façade de bâtiment qui permet d'animer les espaces publics sur lesquels ils donnent, par les moyens suivants :
- utilisations de vente au détail, commerciales ou institutionnelles accessibles à pied, ou utilisations résidentielles dont la porte principale se trouve sur ladite façade;
 - portes pouvant être utilisées par les membres du public directement depuis le trottoir ou l'espace public afin d'accéder au bâtiment à toute heure d'ouverture normale, ou afin de rendre visite aux résidents d'un logement;
 - éléments et détails architecturaux permettant d'améliorer la sécurité des piétons et présentant un intérêt visuel enrichissant leur expérience;
 - une adresse municipale distincte pour chaque entrée active.

4.2.2 Immeubles de hauteur moyenne

Les immeubles de hauteur moyenne ont une hauteur variant de cinq à neuf étages pouvant se trouver dans certains secteurs à caractère pittoresque du présent Plan. Ils peuvent également être construits sur des biens-fonds où les immeubles de grande hauteur sont autorisés. Outre les politiques applicables contenues dans le Volume 1 du Plan officiel, les critères suivants s'appliqueront à l'aménagement possible d'immeubles de hauteur moyenne :

- 4.2.2.1 D'une manière générale, général, les immeubles de hauteur moyenne doivent avoir un socle relié au trottoir et au domaine piétonnier, une partie médiane (d'une hauteur égale à environ la largeur de l'emprise) qui s'intègre au mur de rue et s'apparente à celle des immeubles adjacents, et une partie supérieure qui incorpore les articulations de ces derniers comme les reculs ou les élévations qui répartissent la masse des immeubles, permettent de voir le ciel, de laisser passer le soleil et d'assurer une transition.
- 4.2.2.2 Les nouveaux aménagements devront articuler la masse de l'immeuble et avoir recours à des techniques de conception comme les retraits et les reculs pour éviter l'effet canyon le long des voies publiques et pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat sur les domaines publics et privés.
- 4.2.2.3 La relation entre les nouveaux aménagements et les immeubles résidentiels contigus actuels et futurs doit être examinée attentivement pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs au moyen de dispositions appropriées à l'égard de la protection de la vie privée, de l'ensoleillement et de la ventilation transversale.
- 4.2.2.4 Les immeubles de hauteur moyenne, de cinq à neuf étages, peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.

4.2.3 Immeubles de grande hauteur (10 à 30 étages)

Les immeubles de grande hauteur sont hauts de dix à trente étages et sont autorisés selon les conditions indiquées dans l'annexe B ou à celles précisées à la section 4.1 du présent Plan. L'emplacement éventuel des immeubles de grande hauteur est indiqué à l'annexe B. Les critères suivants s'appliquent aux projets d'aménagement qui comportent un immeuble de grande hauteur dans les secteurs où ces derniers sont autorisés :

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.2.3.1 L'emplacement qui sera occupé par un immeuble de grande hauteur devra donner sur un espace public ou accessible par le public sur trois de ses façades. Il peut s'agir d'une combinaison de rues et/ou d'espaces dont la propriété ou l'accès sont publics, comme un parc, un sentier polyvalent ou une servitude créée à des fins d'utilisation publique. À titre d'exemple, il peut s'agir de façades sur trois rues, de façades sur deux rues et l'autre façade sur un espace public ou encore d'une façade sur une rue associée à deux façades sur un espace accessible au public.
- 4.2.3.2 La hauteur de socle restante sur le périmètre d'une tour doit être de trois à six étages : une hauteur maximale de trois étages doit être privilégiée le long des rues locales lorsque des façades résidentielles actives sont requises ou fournies, et une hauteur maximale de six étages le long des rues principales désignées ou lorsque des utilisations de vente au détail sont requises ou en place.
- 4.2.3.3 Le socle et la base de l'immeuble proposé devront intégrer des utilisations et des caractéristiques à échelle humaine destinées à animer les rues et espaces ouverts adjacents.
- 4.2.3.4 Une conception avec tours en pointe à faces multiples doit être prévue pour les immeubles de hauteur élevée.
- 4.2.3.5 De petites plaques de plancher seront privilégiées, la tour résidentielle ne dépassant généralement pas 750 m² et, nonobstant la politique 4.11.15 énoncée dans le Volume 1 du Plan officiel, la tour de bureaux ne dépassera généralement pas 2 000 m².
- 4.2.3.6 Les portions de tour des immeubles de grande hauteur, définis comme ayant entre 10 et 30 étages, auront une distance de séparation minimale de 20 mètres. Une réduction de cette distance de séparation ne peut être envisagée que si l'aménagement est conforme à la politique 4.11.14a du Volume 1 du Plan officiel.
- 4.2.3.7 Le lien entre les tours potentielles au sein du même îlot respectera l'illustration fournie dans le plan de l'emplacement de la tour (annexe B Hauteur et emplacement des tours); les mesures seront adoptées dans le cadre du processus d'examen et d'approbation de l'aménagement afin d'assurer un aménagement ordonné de l'îlot.
- 4.2.3.8 Il faudra organiser la coordination des emplacements des tours afin d'optimiser les vues des tours sur la silhouette de la Ville et les autres installations publiques.

4.2.4 Gratte-ciels (31 étages et plus)

Les gratte-ciels sont définis comme des bâtiments de 31 étages ou plus. Ces immeubles seront des éléments caractéristiques du paysage urbain de la ville et auront une incidence sur l'identité et les caractéristiques du secteur et de la ville; il sera important de prêter une attention particulière à leur planification et à leur conception. Les emplacements où peuvent être construits des gratte-ciels sont décrits à l'annexe B. Les critères suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un gratte-ciel, en plus de ceux de la section 4.2.3 du présent Plan :

- 4.2.4.1 Les propositions d'aménagement seront assujetties à une analyse d'impact exhaustive sur la vue, effectuée de divers angles de vue définis dans l'appendice 8A du Plan officiel. Aucun immeuble, partie d'immeuble ou structure du toit d'un immeuble ne peut avoir une incidence sur l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux.
- 4.2.4.2 Les tours des gratte-ciels, immeubles de 31 étages ou plus de hauteur selon la définition, conserveront une distance minimale de séparation de 25 m avec les tours d'un autre immeuble de grande hauteur ou d'un autre gratte-ciel. La réduction de cette distance de séparation ne pourra être envisagée que si l'aménagement est conforme à la politique 4.11.14a du Volume 1 du Plan officiel.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 4.2.4.3 Les aménagements présenteront une excellente qualité conceptuelle et démontreront un effort d'originalité et de diversité dans plusieurs aspects de la conception, plus particulièrement dans la sculpture et l'articulation de la forme, la volumétrie et la conception du sommet de l'immeuble, afin de créer une silhouette et une ligne d'horizon uniques.
- 4.2.4.4 Les projets d'aménagement seront soumis à l'appréciation du Comité d'examen du design urbain pour veiller à ce que la conception et l'architecture urbaines soient d'une qualité exceptionnelle et assurer la coordination dans la création de la silhouette urbaine, grâce à des variations de hauteur et de conception.

4.2.5 Transition et ligne de quartier

Conformément à la vision de la Ville en matière de forme bâtie pour le secteur de la station Corso Italia, la construction d'immeubles de grande hauteur à des emplacements stratégiques et selon des transitions adéquates vers les secteurs et les espaces ouverts environnants est autorisée, comme l'expose en détail l'annexe B – Hauteur et emplacement des tours. Les politiques qui suivent s'appliquent aux transitions.

Transition de hauteur

- 4.2.5.1 Les bâtiments les plus élevés seront construits à côté de la station Corso Italia de l'O-Train et le long du Queensway; leur hauteur devra diminuer globalement en approchant des quartiers établis des environs.
- 4.2.5.2 La conception des aménagements sur les propriétés situées dans le secteur de la station et jouxtant le quartier polyvalent doit être compatible avec la hauteur, la volumétrie, l'échelle et le rythme architectural des immeubles résidentiels de faible hauteur voisins à l'est et à l'ouest.

Ligne de quartier

- 4.2.5.3 Une ligne de quartier a été dessinée le long des limites est du secteur à l'étude (quartier 14), comme il est indiqué à l'annexe B – Hauteur et emplacement des tours.
- 4.2.5.4 Les nouveaux aménagements réalisés le long de la ligne de quartier doivent être compatibles avec la hauteur, la volumétrie, l'échelle et le rythme de l'architecture des immeubles résidentiels de faible hauteur qui leur sont adjacents, lorsqu'une parcelle en cours d'aménagement en jouxte une autre occupée par un immeuble de faible hauteur. Une rue séparant le nouvel aménagement et l'immeuble résidentiel de faible hauteur existant servira de zone tampon qui pourra jouer un rôle important dans la transition des immeubles et les facteurs de conception.
- 4.2.5.5 Les nouveaux aménagements le long de la ligne de quartier devront faire appel à diverses techniques de conception, comme la solide expression qui se dégage d'un socle de deux ou trois étages comprenant des unités en rez-de-chaussée et des retraits aux étages supérieurs pour réduire l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat, dans les cas où l'immeuble donne sur la rue. À l'arrière de l'immeuble, à l'endroit où il donne sur les immeubles résidentiels de faible hauteur, les promoteurs prévoir des marges de recul aux niveaux supérieurs à quatre étages.
- 4.2.5.6 Les nouveaux aménagements réalisés à l'angle sud-est des rues Booth et Raymond devront comprendre un socle donnant sur la rue Booth, d'une hauteur maximale de quatre étages, afin de conserver un profil d'immeuble de faible hauteur directement le long de la rue Booth, entre la rue Raymond et l'avenue Arlington. Si une tour est construite, sa volumétrie devra comporter des retraits et/ou des reculs supplémentaires.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

5.0 Domaine public et mobilité

La transformation réussie du secteur de la station Corso Italia devra être soutenue par un domaine public ample et de grande qualité, susceptible d'attirer la population. Le domaine public est une destination qui permet de déterminer où et comment les résidents et les visiteurs pourront se déplacer, se détendre, se reposer et tisser des liens sociaux dans le secteur, de déterminer leur mobilité en d'autres termes.

Globalement, le domaine public du secteur de la station Corso Italia comprendra des rues publiques (y compris des rues piétonnes et d'autres espaces situés dans les emprises), des sentiers piétonniers et cyclables, des couloirs de transport écologique et de services publics ainsi que des parcs et d'autres espaces publics appartenant à des intérêts privés.

Les objectifs en matière de domaine public et de mobilité dans le secteur sont les suivants :

- Concevoir un réseau permettant d'atteindre les objectifs de part modale décrits dans les plans d'aménagement axé sur le transport en commun de la Ville, avec au moins 85 pour cent de cette part modale réservée au transport en commun, à la marche et au vélo.
- Maximiser la mise en place d'une infrastructure de qualité consacrée au vélo et à la marche, afin d'atteindre les objectifs de part modale et de mettre en place un modèle durable de mobilité, souple face à diverses conditions éventuelles, notamment un changement en matière économique ou sanitaire.
- Réduire l'activité automobile et la dépendance à l'automobile afin de limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes, de favoriser l'utilisation du transport en commun et les déplacements actifs, d'améliorer l'environnement local, de réduire les émissions de GES, de mettre en valeur le domaine public en réduisant l'empreinte carbone des automobiles.
- Accroître la quantité, les types et la qualité des espaces mis à la disposition des résidents du secteur, en augmentant le nombre de parcs et d'espaces publics appartenant à des intérêts privés, et en créant des possibilités d'utilisation de l'emprise publique pour contrebalancer la hausse de l'achalandage du secteur.

5.1 Objectifs en matière de domaine public

Le présent Plan secondaire propose des orientations clés visant diverses améliorations, notamment à rééquilibrer la répartition du domaine sur l'ensemble du secteur, afin de garantir l'abondance d'espaces de qualité permettant d'atteindre les objectifs suivants :

- 5.1.1 Planifier et concevoir tous les nouveaux aménagements selon le principe de la priorité absolue du transport durable (marche, vélo et transport en commun) lors de la conception des rues, des sentiers et des autres liens.
- 5.1.2 Diviser les « super-îlots » ou les grandes parcelles de manière à les relier au quadrillage de rues et ainsi faciliter la création d'un domaine piétonnier et d'un réseau de mobilité serrés.
- 5.1.3 Créer de nouveaux liens de déplacements actifs afin de former un réseau piétonnier et cyclable étendu, varié et facile à emprunter, qui sillonnera le quartier.
- 5.1.4 Limiter le nombre de rues à circulation automobile intégrale.
- 5.1.5 Maximiser l'espace d'emprise et les infrastructures afin de favoriser les déplacements actifs et la pratique de loisirs passifs.
- 5.1.6 Offrir au besoin de nombreuses possibilités d'interaction sociale et de distanciation physique dans le domaine public, en proposant davantage d'options d'itinéraires piétonniers et des espaces de loisirs passifs améliorés, grâce à des commodités publiques comme des bancs, des arbres d'ombrage, des œuvres d'art public, des installations récréatives et d'autres éléments similaires.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 5.1.7 Créer des lieux d'intérêt, renforcer le sentiment d'identité et soutenir les activités récréatives et commerciales du quartier.
- 5.1.8 Concevoir toutes les infrastructures de transport pour qu'elles offrent des environnements cyclables et piétonniers de qualité, orientés vers les stations de l'O-Train.
- 5.1.9 Donner aux véhicules motorisés un accès à tous les îlots municipaux, grâce notamment à des structures souterraines, afin de limiter le nombre d'accès privés et l'activité automobile au niveau du sol.
- 5.1.10 Créer des trajets indirects pour inciter les automobilistes à ralentir, éliminer la circulation de transit et réduire le volume de véhicules.
- 5.1.11 Créer un environnement où les voitures circulent à vitesse réduite sur toutes les rues internes, afin de promouvoir les déplacements actifs.
- 5.1.12 Contrôler, de façon stratégique, la disponibilité des places de stationnement sur rue, là où la demande est prévue en priorité, afin de libérer de l'espace dans les emprises pour l'aménagement de voies cyclables.
- 5.1.13 Interdire l'aménagement de nouvelles aires de stationnement de surface dans le secteur en général. Au 818, avenue Gladstone, un nombre très limité de places de stationnement de surface pour résidents peut être autorisé à l'intérieur de l'îlot; ces places ne doivent en aucun cas donner sur une rue publique.
- 5.1.14 Protéger le caractère actuel des rues secondaires locales.

L'annexe C – Plan du domaine public – définit les principaux éléments du domaine public et leur emplacement; elle doit servir à orienter les projets d'immobilisation municipaux et l'examen des demandes d'aménagement.

5.2 Nouvelles rues et réseau de déplacements actifs

Les politiques qui suivent fournissent des orientations précises en matière de domaine public dans certaines zones du secteur, illustrées dans l'annexe C – Plan du domaine public – et situées aux endroits indiqués dans l'annexe D – Carte de référence.

Politiques générales

- 5.2.1 Les rues nouvelles ou les prolongements privilégieront, dans leur planification et leur conception, la sécurité des déplacements à pied et à vélo, de manière à améliorer l'expérience des utilisateurs de modes de transport actif, à assurer la sécurité, à ralentir la circulation et à créer un domaine public plus accueillant et plus agréable.
- 5.2.2 Bien que de faibles volumes de circulation soient prévus dans les rues locales, les piétons devraient être séparés des voies automobiles afin de bénéficier d'un environnement confortable et accessible. L'aménagement de larges trottoirs et la création d'un sentiment d'appartenance dans les parcours piétonniers devraient être prévus dans ces rues. L'élargissement des emprises n'est pas destiné à offrir plus d'espace à la circulation automobile.
- 5.2.3 L'élargissement des rues disposant d'une protection des emprises doit être destiné à prioriser l'amélioration des conditions de déplacements à l'aide de modes de transport actif, notamment par l'aménagement de voies ou de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs ou la plantation d'arbres de rue.
- 5.2.4 Afin de favoriser la création d'un environnement piétonnier de qualité et de limiter la circulation à proximité des nouveaux aménagements, le promoteur et la Ville devront rechercher d'éventuelles mesures d'atténuation, notamment :

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 5.2.4.1 La construction d'éléments physiques de limitation de la vitesse dans les rues locales, comme des avancées de trottoir, des dos d'âne allongés, des chicanes, des passages piétonniers surélevés, des refuges pour piétons, etc. Ces mesures doivent permettre de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h dans toutes les rues internes.
- 5.2.4.2 L'affichage de réductions claires des limites de vitesse dans les rues locales (associé à des mesures physiques de modération de la circulation).
- 5.2.4.3 La mise en place de restrictions de virage dans les rues locales du secteur (autoriser les déplacements de sortie mais pas ceux d'entrée, etc.).
- 5.2.4.4 L'installation de panneaux « Circulation locale seulement » aux points d'accès aux rues locales du secteur à l'étude.
- 5.2.4.5 La transformation des rues en rues d'ambiance, comme des woonerfs (faibles limites de vitesse de 10 à 15 km/h, chaussées étroites et absence de bordures ou de feux de circulation afin de permettre la coexistence de tous les modes de déplacement dans un même espace).

1010, rue Somerset

- 5.2.5 L'agencement des rues et des îlots occupés par les propriétés au sud de la rue Somerset Ouest, à l'ouest de la rue Preston, au nord de l'avenue Gladstone et à l'est du sentier polyvalent Trillium (propriété située au 933, avenue Gladstone et au 1010, rue Somerset Ouest) doit correspondre à la structure des rues et des îlots illustrée à l'annexe C – Plan du domaine public.
- 5.2.6 Aucune rue de transit ne doit relier la rue Somerset à la rue Oak.
- 5.2.7 Le principal accès automobile au 1010, rue Somerset doit uniquement donner sur la rue Somerset.
- 5.2.8 Les aires de viabilisation, de débarquement ou de cueillette ainsi que les parcs de stationnement desservant les parcelles situées au 1010, rue Somerset doivent essentiellement être accessibles à partir d'un lien nord-sud reliant la rue Somerset à un socle et/ou à une installation souterraine. Il peut s'agir de tous les accès requis jusqu'à la parcelle la plus à l'ouest, située du côté ouest de l'emprise qui se prolonge au sud depuis le « passage inférieur City Centre » et le futur parcours piétonnier et cyclable (alinéa 5.2.10). Les éventuelles installations récréatives ou institutionnelles aménagées devront utiliser l'accès donnant sur la rue Somerset.
- 5.2.9 Nonobstant l'alinéa 5.2.8, une allée externe est-ouest à l'arrière des bâtiments donnant sur la rue Somerset peut être autorisée si elle est jugée nécessaire pour desservir l'intérieur de l'îlot, notamment pour permettre l'intervention du Service des incendies. Cette allée relierait l'accès principal de la rue Somerset, mais pourrait être externe pour remplacer l'accès à l'intérieur des immeubles. La création d'un environnement piétonnier sûr et de qualité, en particulier au regard de la présence du parc à proximité, doit rester prioritaire.
- 5.2.10 Le passage inférieur et le sentier City Centre, qui relie l'avenue City Centre aux propriétés du 1010, rue Somerset et du 933, avenue Gladstone, constituent le parcours le plus direct, le plus accessible et le plus pratique vers les futurs réaménagements d'importance de l'avenue City Centre, de la rue Albert, des plaines LeBreton et de la station Bayview de l'O-Train. Ces éléments doivent servir de principal couloir et de point d'accès piétonnier et cyclable reliant ces emplacements à réaménager.
- 5.2.11 Nonobstant les alinéas 5.2.6 et 5.2.7 ci-dessus, si la circulation automobile est autorisée de manière limitée dans le passage inférieur City Centre, elle doit être subordonnée à la

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- circulation des piétons et des cyclistes. Si le passage inférieur est élargi, il ne faut tenir compte de l'accès des véhicules que si la priorité des piétons et des cyclistes est maintenue.
- 5.2.12 Sans les améliorations nécessaires (décrites à l'alinéa 5.2.11), la circulation automobile dans le passage inférieur City Centre ne doit pas être autorisée pour permettre au grand public d'accéder à des places de stationnement sur aucune des parcelles du 1010, rue Somerset (publiques ou privées). La circulation automobile dans le passage inférieur peut être envisagée pour desservir de manière limitée, et si nécessaire, le 1010, rue Somerset si une installation récréative ou une école y était aménagée. Dans de telles circonstances, un accès automobile limité ne nuirait pas à la fonction principale de parcours piétonnier et cyclable d'importance.
- 5.2.13 Un escalier permettant aux piétons de relier directement le passage inférieur City Centre au côté sud de la rue Somerset doit être aménagé dans le cadre de l'aménagement futur. Cet escalier doit être facilement visible et accessible au public en tout temps.
- 5.2.14 Le point d'accès au passage inférieur City Centre sera un espace dynamique et accessible en tout temps. L'éclairage jouera un rôle essentiel pour garantir la sécurité et la réussite des utilisations en rez-de-chaussée donnant sur ce point d'accès et ce couloir piétonniers. Un éclairage et des activités programmés devraient être envisagés pour garantir tout au long de l'année la sécurité et l'animation des lieux, même en dehors des normes actuelles de la Ville, afin de transformer ce carrefour en destination.
- 5.2.15 Un aménagement permettant d'améliorer l'accès au pont de la rue Somerset peut être réalisé le long du sentier polyvalent actuel. Toute réduction de l'accessibilité et de la fonctionnalité de ce sentier polyvalent est interdite.
- 5.2.16 Une nouvelle voie piétonnière et cyclable doit relier, en traversant le nouveau parc d'un hectare, le passage inférieur City Centre le prolongement de la rue Oak, à proximité de la rue A, vers l'est et le sentier polyvalent à l'ouest. Le choix de son emplacement exact sera coordonné avec la programmation prévue au parc, afin que les utilisations prévues au parc soient desservies et que les lignes de désir vers les destinations extérieures soient optimisées.

Rues secondaires donnant sur le 933, avenue Gladstone et sur la rue Preston

- 5.2.17 La disposition des rues et des îlots doit, d'une manière générale, correspondre à celle prévue à l'annexe C – Plan du domaine public.
- 5.2.18 Le nouveau réseau interne de rues, y compris les rues A, B et C ainsi que les prolongements des rues Oak et Larch, doit comporter des itinéraires sans obstacle, continus et paisibles pour tous les cyclistes, comme des pistes et des voies cyclables ou encore des sentiers polyvalents; il peut également s'agir de concevoir des rues étroites où les cyclistes partagent la chaussée avec les automobiles. De telles rues partagées seront autant d'environnements sûrs, agréables à fréquenter, attrayants et appréciés des cyclistes de tous âges et de tous types de besoins, que l'on pourra créer à l'aide de techniques de gestion de la vitesse qui empêcheront le dépassement de la limite de vitesse de 30 km/h.
- 5.2.19 Trois nouvelles rues nord-sud devront être créées, comme l'illustre l'annexe A, et porteront les noms suivants :
- La « Rue A » croisera le prolongement de la rue Oak;
 - La « Rue B » croisera l'avenue Gladstone;
 - La « Rue C », un woonerf, croisera la rue Oak et la rue Larch (nouveau tronçon ouest); sa désignation de rue publique ou privée sera déterminée lors du processus d'examen de la demande d'aménagement.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 5.2.20 Les rues A et B ainsi que le prolongement de la rue Larch serviront de principal axe piétonnier nord-sud traversant l'emplacement du 933, avenue Gladstone, au regard de la densité de population résidentielle prévue à proximité et de son alignement direct avec le passage inférieur City Centre, un lien urbain et une ligne de désir majeurs vers l'avenue City Centre, le futur aménagement à City Centre, le 900, rue Albert, les plaines LeBreton, le principal carrefour de transport de la station Bayview et l'accès au centre-ville par la rue Albert.
- 5.2.21 Les rues A et B ainsi que la rue Oak et le prolongement de la rue Larch devront avoir une largeur d'emprise permettant d'accueillir les éléments suivants, selon les normes de la Ville : des installations piétonnes accessibles et mises en valeur, des conditions sûres et accueillantes pour les cyclistes de tous âges, des arbres de rue de grande et moyenne dimension des deux côtés, des voies de circulation automobile d'une largeur maximale de 3,0 m ainsi que des places de stationnement sur rue permettant la présence de ces éléments spatiaux.
- 5.2.22 Les rues A et B ainsi que le prolongement de la rue Larch pourront accueillir un espace récréatif passif grâce à des trottoirs plus larges servant d'espace attrayant et fonctionnel où les résidents et les visiteurs pourront se rencontrer, se divertir et se reposer.
- 5.2.23 La rue C devrait être aménagée en « woonerf », une rue à chaussée partagée entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Elle devrait être large d'au moins 15,0 m et accueillir des commodités piétonnes de qualité et des éléments végétaux.
- 5.2.24 Les nouvelles voies nord-sud qui seront aménagées à l'est de la rue « woonerf » ne devraient disposer d'aucune voie automobile vers les rues Laurel ou Larch. L'accès des véhicules ne devrait se faire que par la rue Oak et le nouveau tronçon de la rue Larch.
- 5.2.25 La rue Oak devrait être ouverte et prolongée vers l'ouest afin d'offrir un accès et une façade au nouveau parc d'un hectare, et de permettre l'accès au 933, avenue Gladstone, comme l'illustre l'annexe A. La nouvelle conception de la rue doit intégrer des mesures de modération de la vitesse afin qu'elle puisse conserver les caractéristiques d'une rue résidentielle locale, notamment la limite de vitesse de 30 km/h.
- 5.2.26 Un parcours piétonnier, comme un trottoir bordé d'arbres, devrait longer le côté nord de la rue Oak et de son prolongement.
- 5.2.27 La rue Larch actuelle devrait rester une impasse pour les véhicules motorisés, mais un prolongement de la rue Larch à des fins de déplacements actifs devrait être créé et croiser la rue B, comme l'indique l'annexe A. À l'ouest de l'impasse paysagée de la rue Larch actuelle, un tronçon vers la nouvelle rue Larch se prolongera vers l'ouest et permettra aux véhicules de relier les rues A et B.
- 5.2.28 La rue Laurel doit rester une impasse pour les véhicules.
- 5.2.29 Un nouveau couloir de déplacements actifs sur la rue Laurel devrait être créé entre la rue Laurel à l'est du couloir de l'O-Train et la rue Laurel à l'ouest du couloir de l'O-Train, afin de relier le secteur aux collectivités environnantes et à la future infrastructure cyclable. Ce lien sera créé en construisant une passerelle de transport actif, comme l'illustre l'annexe C. Aucun véhicule à moteur ne sera autorisé dans le couloir ou sur la passerelle, qui devrait être large d'au moins 12 m pour permettre l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables séparés, et la présence de nombreux arbres de rue des côtés nord et sud.
- 5.2.30 Le domaine public du couloir de transport actif de la rue Laurel, entre le sentier polyvalent et l'impasse de la rue Laurel pourrait être mis en valeur à l'aide d'utilisations de loisirs actifs, lorsque leur mise en place est possible. La conception des bâtiments doit prendre en compte le sentier grâce à des façades actives ou à des détails architecturaux.
- 5.2.31 La rue Balsam et/ou la rue Larch peuvent être reliées à l'emplacement du 933, avenue Gladstone, si des études de transport pertinentes démontrent clairement qu'il n'existe aucune autre option pour assurer une gestion efficace de la circulation automobile, sur la

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- base de parts modales reflétant l'emplacement du centre-ville et les objectifs en matière de parts modales fixés en vertu du Plan directeur des transports. L'option privilégiée consiste à n'ouvrir que la rue Balsam à la circulation.
- 5.2.32 Des liens piétonniers et cyclables doivent être aménagés entre chaque îlot aménagé contigu au sentier polyvalent Trillium, afin de relier les rues locales et ainsi renforcer le réseau de mobilité serré. Ces liens doivent être accessibles à toute heure et toute l'année, afin d'assurer une desserte permanente.
- 5.2.33 Les intersections des nouvelles rues doivent être conçues pour former des angles 90 degrés ou s'y rapprochant. Une telle configuration permet de renforcer le quadrillage actuel des rues du centre-ville; par ailleurs, des rayons de braquage réduits au minimum admissible réduisent le risque de collisions entre les véhicules à moteur et les usagers vulnérables de la route, et leur gravité, en ralentissant les opérations de virage des automobilistes.
- 5.2.34 L'emprise des rues Oak, Laurel, Larch et Balsam actuelles doit être redessinée afin d'améliorer en priorité les parcours piétonniers et cyclables, lors de tout projet public d'infrastructure ou de réaménagement privé. Il faut notamment s'assurer de relier les rues actuelles et futures, de manière à ce que le réseau de transport actif soit coordonné et unifié. La création d'un woonerf ou d'une rue partagée peut être envisagée.
- 5.2.35 L'emplacement des places de stationnement sur voirie dans les rues locales doit être déterminé dès les premières étapes de planification afin de s'assurer que l'espace qu'elles occuperont n'empêchera pas l'atteinte des objectifs de déplacements actifs lors des étapes d'aménagement subséquentes.
- 5.2.36 Les bateaux de trottoir et les bordures surbaissées qui permettent actuellement l'accès à des places de stationnement interdites en cour avant ne doivent pas être réaménagés.
- 5.2.37 La Ville envisagera de mettre en place un « programme incitatif d'élimination du stationnement en cour avant », attribuant un permis d'une validité de dix ans de stationnement sur rue gratuit aux propriétaires acceptant de végétaliser une cour avant occupée par une place de stationnement aménagée légalement.
- 5.2.38 La Ville pourrait envisager l'achat d'une partie de toute propriété bloquant actuellement le passage entre les allées arrière est-ouest vers les futures allées nord-sud situées à l'ouest du 933, avenue Gladstone. L'ouverture de ces allées ne doit viser qu'à améliorer la circulation des piétons et le réseau piétonnier; le passage des véhicules à moteur entre les allées arrière existantes et futures doit être interdit.

Avenue Gladstone

- 5.2.39 Le domaine public situé du côté nord de l'avenue Gladstone, de la station de l'O-Train à la rue Booth, doit être mieux aménagé. On devra y construire de larges trottoirs séparés des voies de circulation par une bande végétalisée et des arbres de rue. Il sera caractérisé par la présence de larges zones piétonnières favorables à la marche, de nombreux emplacements de stationnement pour vélos, de mobilier urbain, d'arbres de rue et de platebandes. Il y aura des arrêts d'autobus et des abribus le long de l'avenue Gladstone.
- 5.2.40 Il faudra exiger un élargissement de la chaussée de 10 m du côté nord de l'avenue Gladstone, depuis la ligne médiane de l'emprise située entre la rue Preston et la rue B, pour que ces améliorations au domaine public puissent être apportées. Il faudra notamment prévoir un espace suffisant pour permettre les déplacements actifs, notamment en élargissant le trottoir et la voie cyclable, et pour permettre la plantation d'arbres de rue offrant un domaine public plus ordonné du côté nord de l'avenue Gladstone. Aucun tronçon de la chaussée ne doit être élargi pour ajouter ou élargir des voies de circulation automobile, ou pour aménager des places de stationnement sur rue.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

5.2.41 L'aménagement d'un « point d'accès à la station » là où le sentier polyvalent traverse l'avenue Gladstone, à l'est de la station de l'O-Train, doit constituer une priorité conceptuelle et opérationnelle, compte tenu de son importance en tant qu'axe de transport nord-sud à l'ouest du centre-ville. La priorité accordée aux déplacements actifs doit permettre d'offrir aux piétons et aux cyclistes un service de grande qualité. Au fur et à mesure des réaménagements réalisés aux environs, toute solution en matière de circulation visera en priorité la visibilité et l'efficacité de ce point d'accès, ainsi que la sécurité et la commodité accordée aux piétons et aux cyclistes. Le tracé du sentier polyvalent, parallèle et contigu au couloir de l'O-Train, devra être préservé.

818, avenue Gladstone (Rochester Heights – Phase 2)

- 5.2.42 Aménager l'îlot, les parcelles et l'emprise de manière à créer un domaine public conjuguant sentiers et liens favorables en tout temps à la marche, à l'intégration et à l'accessibilité aux quartiers avoisinants. Ce réseau de sentiers offrira aux piétons de nombreuses possibilités d'itinéraire correspondant aux principales lignes de désir, tout en permettant la détente et les occasions d'interaction.
- 5.2.43 Des sentiers dans un axe est-ouest doivent être créés dans l'alignement de la rue Louisa et de l'avenue Arlington voisines, afin de prolonger la continuité d'un réseau piétonnier et cyclable étendu et facile d'utilisation.
- 5.2.44 Un parcours piétonnier nord-sud doit être aménagé pour offrir un axe interne reliant l'avenue Gladstone à la rue Raymond.
- 5.2.45 Des points d'accès piétonniers à l'emplacement devraient être aménagés à l'angle de Gladstone et Rochester, des rues Booth et Raymond, et du parc Piazza Dante vers l'intérieur de l'emplacement, afin de créer des lignes de désir entre le complexe de la rue Booth et l'avenue Gladstone, la rue Preston et la station de l'O-Train.
- 5.2.46 La création de divers pôles d'activité devrait être envisagée le long du réseau de sentiers, offrant ainsi des possibilités de loisirs passifs.
- 5.2.47 Le ou les bâtiments construits à l'angle sud-est de l'avenue Gladstone et de la rue Rochester doivent contribuer à créer une place et un point d'accès piétonnier depuis l'avenue Gladstone et menant à l'emplacement plus vaste de Rochester Height. Tous les logements donnant sur l'avenue Gladstone doivent bénéficier d'un accès public direct au trottoir.
- 5.2.48 L'application d'autres normes de coupe en travers des chaussées pourrait être envisagée pour contribuer à mettre en valeur l'environnement piétonnier, et limiter et atténuer la circulation automobile sur l'emplacement.
- 5.2.49 Encourager la protection et l'intégration des arbres matures présents sur place.
- 5.2.50 La reconfiguration de l'avenue Gladstone et de la rue Booth doit être envisagée afin de prioriser les déplacements et l'expérience des piétons, des cyclistes et des usagers d'autres formes de transport alternatif. Les projets de travaux publics doivent intégrer la suppression de la voie de virage à droite en direction est sur l'avenue Gladstone vers la rue Booth en direction sud, aux fins suivantes :
 - 5.2.50.1 Transformation de l'emprise en bande cyclable;
 - 5.2.50.2 Ralentissement de la circulation en direction est sur l'avenue Gladstone le long de cet îlot redynamisé, au point de virage sur la rue Booth;
 - 5.2.50.3 Prolongement vers le nord du parc Piazza Dante jusqu'à l'avenue Gladstone actuelle, afin d'accroître la présence de la rue et l'identité du quartier dans l'espace public, et d'en faire un point de vue dans l'avant-plan de l'église St. Anthony.
- 5.2.51 La création d'un woonerf peut être autorisée à l'intérieur de l'îlot reliant les rues Booth et Rochester.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 5.2.52 Quelques places de stationnement de surface résidentiel peuvent être autorisées à l'intérieur de l'îlot, mais ne devront jamais jouxter une rue publique.

École secondaire pour adultes (300, rue Rochester)

- 5.2.53 Compte tenu de l'échelle de super-îlot de cet emplacement, un éventuel réaménagement doit faire l'objet d'un plan directeur d'implantation qui :
- 5.2.53.1 établit un lien piétonnier et cyclable est-ouest, parallèle à la limite sud de l'emplacement, et qui relie la rue Rochester à la rue Preston.
 - 5.2.53.2 définit comment peut être aménagé un parc ou un espace récréatif accessible au grand public.
 - 5.2.53.3 examine comment la place urbaine (au sud de l'école pour adultes) pourrait être mise en valeur.

Rue Rochester

- 5.2.54 La rue Rochester sera conçue comme une rue complète, avec de larges trottoirs, des installations cyclables, des places de stationnement sur rue et des arbres de rue, compte tenu du contexte du couloir et de l'emprise disponible.

5.3 Passerelle pour déplacements actifs et sentiers polyvalents

- 5.3.1 Une passerelle pour déplacements actifs doit être construite au-dessus du couloir de l'O-Train, permettant aux piétons et aux cyclistes de relier directement la rue Laurel à l'est du couloir de l'O-Train à la rue Laurel à l'ouest de ce couloir, et de rejoindre le réseau de mobilité en général.
- 5.3.2 La passerelle et l'infrastructure nécessaires doivent être conçues et construites de manière à offrir un itinéraire de déplacements actifs à l'usage exclusif des piétons, des cyclistes et des usagers d'autres modes de transport alternatif. Aucun véhicule à moteur n'y sera autorisé, sauf à des fins d'entretien.
- 5.3.3 Un sentier polyvalent nord-sud doit être aménagé du côté ouest du couloir de transport en commun, afin de prolonger le parcours du sud du pont du Queensway à la rue Somerset. Il sera essentiellement aménagé sur des terrains privés et cédé à la Ville dans le cadre du processus de demande d'aménagement. La mise à disposition d'une servitude pourrait être envisagée dans certains cas, si cette mesure est jugée plus appropriée. Les propriétaires de biens-fonds privés devront fournir une étude de faisabilité et un plan conceptuel. Ils devront en outre financer la construction du tronçon de ce sentier situé sur leur propriété ou adjacent, et en céder la propriété à la Ville dans le cadre du processus d'approbation de la demande d'aménagement.
- 5.3.4 La conception et la construction d'un nouveau sentier polyvalent, ou encore la réfection du sentier polyvalent actuel, doivent permettre d'élargir ou de jumeler les sentiers, afin d'accueillir à la fois les piétons et les cyclistes. Ils s'y sentiront attirés en toutes saisons, et les besoins en matière de transport actif, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, seront ainsi satisfaits. La séparation des voies piétonnes et cyclables dans les sentiers polyvalents offre une occasion importante de créer des conditions plus appropriées, outre la largeur de sentier standard de 3,0 m, lorsque l'espace est suffisant ou peut être créé. Si le sentier polyvalent existe déjà, les améliorations apportées seront aux frais de la Ville, mais les aménagements réalisés dans un sentier polyvalent par les propriétaires de biens-fonds adjacents doivent être réalisés en collaboration avec la Ville pour plus d'efficacité.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 5.3.5 La rampe ou autre élément comparable permettant aux cyclistes et aux piétons un accès direct entre le pont de la rue Somerset Street et le sentier polyvalent à l'est doit être conservé au même endroit ou à proximité, afin que les usagers des modes de transport actifs puissent bénéficier d'autant de commodité et de choix.
- 5.3.6 Le sentier polyvalent existant à l'est doit être orienté de manière à rester aussi direct et intuitif pour les cyclistes et les piétons, qui doivent conserver la priorité. Il ne doit pas donner lieu à des conditions défavorables sur les parcelles adjacentes à aménager, sur le choix d'emplacement des bâtiments et sur leur rendement. Un tracé identique ou presque à celui du sentier polyvalent original (contigu au couloir de l'O-Train) est à privilégier, par exemple à la hauteur de l'avenue Gladstone.
- 5.3.7 L'aménagement d'un sentier polyvalent chauffé grâce à l'infrastructure d'énergie du secteur doit être envisagé, s'il est possible, lorsque cette infrastructure se trouve sous le sentier ou à proximité.

5.4 Parcs et autres espaces publics

- 5.4.1 Un parc d'au moins un hectare doit être conçu au 1010, rue Somerset. Il peut s'étendre de la limite ouest du parc Plouffe actuel jusqu'au sentier polyvalent Trillium, comme l'illustre l'annexe C.
- 5.4.2 Le parc d'un hectare doit permettre la tenue de divers programmes d'espace public :
- 5.4.2.1 Un éventuel prolongement des utilisations pratiquées au parc Plouffe;
 - 5.4.2.2 Un espace de loisirs actifs sans obstacle pouvant accueillir un terrain de soccer de superficie réglementaire;
 - 5.4.2.3 Un sentier reliant le passage inférieur City Centre au prolongement de la rue Oak;
 - 5.4.2.4 Une aire de loisirs passifs ou de rencontres communautaires, à l'extrémité ouest du parc, le long du sentier polyvalent. Compte tenu de la vue offerte sur l'extrémité du parc et du croisement du sentier polyvalent, cette aire est très visible et devrait être le site d'une ou plusieurs manifestations d'expression culturelle, comme une oeuvre d'art public, des narrations d'histoires locales et des Premières Nations ou d'autres expériences de création d'un lieu.
- 5.4.3 La Direction générale des loisirs, de la culture et des installations fournira ses recommandations en matière de programmation, de planification et de conception concernant ce parc.
- 5.4.4 Si une école est construite au 933, avenue Gladstone ou au 1010, rue Somerset, la Ville d'Ottawa et le Conseil scolaire concerné examineront et élaboreront conjointement la programmation du parc afin de maximiser le partage de l'utilisation des espaces par les résidents et les élèves.
- 5.4.5 Une place urbaine de quartier, nommée dans le présent Plan la place Gladstone, sera aménagée au 933, avenue Gladstone. Cet espace public appartenant à des intérêts privés d'une superficie d'au moins 650 m² sera conçu pour créer un espace public unifié et attenant, donnant à la fois sur l'avenue Gladstone et sur le sentier polyvalent Trillium existant. Les bâtiments seront en retrait sur ces deux façades actives, afin de créer un domaine public adéquat sur chacune d'elles, à ce carrefour important du secteur.
- 5.4.6 La place Gladstone devra être un lieu d'importance municipale, d'identité locale et de création d'espace dans ce secteur en réaménagement. Elle devra par conséquent jouer un rôle fonctionnel et esthétique dans les environs, notamment le long du sentier polyvalent Trillium, les nouveaux aménagements des alentours et la station d'O-train.
- 5.4.7 La plus grande partie de la place Gladstone devra être conçue et utilisée à des fins d'espace public. Toutefois, les locataires de l'immeuble pourront utiliser un espace réduit

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- de la place pour exploiter des commerces de détail ou des restaurants en rez-de-chaussée.
- 5.4.8 Le secteur de la place Gladstone devrait connaître des volumes plus élevés de circulation piétonnière nord-sud le long du sentier polyvalent actuel et depuis l'avenue Gladstone. Ce secteur devra par conséquent jouer un rôle de soutien sur cet itinéraire piétonnier, grâce à une conception favorable aux piétons entre l'avenue Gladstone et l'extrémité nord de la place.
- 5.4.9 Un nouveau parc d'au moins 1 700 m² doit être créé au 818, avenue Gladstone et devra être contigu au parc Piazza Dante actuel.
- 5.4.10 Le parc Piazza Dante sera redynamisé et agrandi en parc public ouvert aux résidents actuels et à ceux provenant du secteur environnant de la phase 2 de l'aménagement Rochester Height. Son importance culturelle sera renforcée grâce à la recherche de possibilités de programmation et de conception, dans le contexte de l'essor de l'avenue Gladstone en tant que rue principale, et de l'échelonnement des phases 1 et 2 du projet Rochester Heights.
- 5.4.11 Prévoir des cours ou des mini-parcs dans les nouveaux aménagements, soit une combinaison de parcs publics et d'espaces publics appartenant à des intérêts privés, de manière à favoriser l'unité et la continuité du réseau de l'espace public.
- 5.4.12 La désignation d'espaces publics au 818, avenue Gladstone doit tenir compte de l'emplacement des arbres ou des peuplements d'arbres importants qui seront conservés.
- 5.4.13 Le terrain de soccer situé au 300, rue Rochester (école secondaire pour adultes) est désigné « Autre espace vert », puisqu'il fait partie du domaine d'une institution, mais il n'est pas ouvert au grand public. Toutefois, il sert depuis longtemps d'installation récréative pour le club de soccer local et possède une valeur culturelle précieuse pour l'identité de la Petite Italie. Lorsque le réaménagement de la propriété sera prévu, il faudrait envisager d'en conserver l'espace récréatif et procéder à un examen approfondi visant la possibilité de rendre le site plus accessible aux fins d'une utilisation communautaire générale.

5.5 Stationnement et viabilisation

Vélo

- 5.5.1 La réduction du nombre de places de stationnement sur rue devrait être compensée par une offre abondante et universelle de supports ou de places de stationnement pour vélos, situés stratégiquement aussi près que possible des destinations et des entrées d'immeuble.
- 5.5.2 Les taux de stationnement pour vélos doivent dépasser le taux minimal requis par le Règlement de zonage pour les immeubles résidentiels à logements multiples, afin de respecter la vision en matière de déplacements actifs dans le secteur. Les modifications apportées au Règlement de zonage doivent tenir compte d'un pourcentage de places requises de stationnement à long terme et viser un taux minimal de 1,0 place de stationnement pour vélos par logement.
- 5.5.3 Exigences relatives aux installations intérieures de stationnement de longue durée pour vélos :
- 5.5.3.1 Être situées dans une aire de stationnement sécurisée et confortable, et maximiser l'accès pratique au réseau de rues et de sentiers afin d'encourager ce mode de déplacement. Ces emplacements doivent être le plus près possible des entrées, sans en entraver l'accès. Ils peuvent être situés dans l'immeuble, notamment dans le sous-sol avec les automobiles, ou dans un local extérieur sécurisé, chauffé et fermé à clé.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- Envisager l'installation d'ouvre-portes automatiques menant à l'aire de stationnement intérieure pour vélos.
- 5.5.3.2 Prévoir un espace de stockage adapté au nombre et à la taille des logements occupant l'immeuble, notamment le nombre de logements comptant d'une à quatre chambres à coucher. Cette mesure viendra soutenir un mode de transport essentiel pour une variété de locataires, notamment les ménages les plus nombreux.
- 5.5.4 Des installations de stationnement de courte durée doivent être fournies, essentiellement pour les allées et venues et pour faciliter le passage des visiteurs. Il peut s'agir d'aires extérieures asphaltées près des entrées des immeubles, associées à une aire de stationnement pour vélos, leur superficie étant proportionnelle au nombre de logements.

Automobiles

- 5.5.5 Le stationnement public sur rue doit être contrôlé de manière stratégique, compte tenu des contraintes dans les emprises du réseau routier desservant le secteur et du risque d'encourager l'utilisation des véhicules personnels pour circuler dans le secteur, au détriment des déplacements actifs, en particulier le vélo. Lorsque le stationnement sur rue est souhaitable, il doit être conçu de manière à s'intégrer dans l'infrastructure de déplacements actifs existante, comme des voies cyclables ou des trottoirs, et ne pas entraver ces installations. L'utilisation de zones de permis de stationnement sur rue doit cependant être privilégiée comme solution de rechange à des places de stationnement sur l'emplacement exigeant une conception des bâtiments ou de l'emplacement qui serait incompatible avec le caractère des lieux ou qui serait interdite par d'autres politiques du présent Plan.
- 5.5.6 Bien que leur nombre soit appelé à diminuer avec le temps, les automobiles continueront de circuler dans le secteur et il faudra prévoir des places de stationnement. D'autres options de stationnement peuvent être envisagées pour compléter le stationnement sur rue :
- 5.5.6.1 Des ententes de partage de stationnement entre des emplacements dont les périodes d'affluence diffèrent. Ainsi, moins de places de stationnement seront nécessaires et elles seront mieux utilisées.
- 5.5.6.2 Autoriser les parcs de stationnement public payants dans les garages souterrains des immeubles, lorsque leur entrée est à courte distance d'une rue principale.
- 5.5.6.3 Des structures de stationnement destinées, à long terme, à être transformées pour une autre utilisation, sous réserve des exigences de la section 5.5.7.
- 5.5.7 Toutes les places de stationnement des nouveaux aménagements doivent être aménagées dans des structures souterraines. Le stationnement souterrain permet de garantir l'occupation et l'utilisation de la superficie limitée au niveau du sol par des personnes et non pas des véhicules, pendant une journée. De plus, cette superficie est la plus accessible aux piétons.
- 5.5.8 Le stationnement peut être envisagé dans les socles si la topographie permet de garantir que les places de stationnement au niveau du sol dans ces socles ne sont pas contiguës à un trottoir ou à un autre élément du domaine public. En cas de contiguïté, une utilisation active en façade doit séparer le garage de stationnement de la rue.
- 5.5.9 Les accès à une aire de stationnement ou de viabilisation en sous-sol ou dans un socle sur les grands emplacements ou îlots doivent être situés le plus près possible de la rue d'où arrivent les véhicules. Cette mesure permettra de limiter la superficie des emprises publiques ou privées ou encore des emplacements destinée à l'automobile et de limiter la

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- distance de circulation au niveau du sol des véhicules traversant un emplacement. On pourrait ainsi réduire les conflits entre le transport automobile et les déplacements actifs, et maximiser l'espace consacré aux déplacements actifs et aux utilisations récréatives.
- 5.5.10 Tous les parcs de stationnement devraient être accessibles depuis un point d'accès par façade d'îlot et par des allées ou des rampes regroupées et partagées, si nécessaire, afin d'éviter la présence de nombreux accès pour véhicules pour chaque emplacement. L'emplacement des points d'accès des parcs de stationnement doit permettre d'éviter les perturbations inutiles du domaine public et des bordures de rue.
- 5.5.11 Les parcs de stationnement de surface sont interdits. Dans certains cas, le stationnement de surface peut être autorisé le long des rues privées s'il s'agit de places en file sur rue de longuet et courte durée. Les places de stationnement de surface destinées aux logements en rez-de-chaussée doivent être aménagées à l'intérieur de l'îlot et ne jamais jouxter une rue publique.
- 5.5.12 Aucune aire de débarquement ou d'arrêt ne doit être conçue dans les rues publiques ou privées. L'aménagement d'aires de débarquement et de livraison peut être envisagé à l'intérieur de l'emplacement.
- 5.5.13 Toutes les fonctions de stationnement, de stockage et d'opérations logistiques sur place, comme la gestion et la collecte des déchets solides, doivent avoir lieu à l'intérieur des bâtiments, en sous-sol ou dans une aire bien conçue à cet effet, de manière à en limiter la vue et le bruit dans les utilisations publiques et résidentielles du voisinage. Les postes individuels de chargement ou de collecte des ordures au niveau du sol qui ne sont pas conçus de cette manière seront interdits.

6.0 Durabilité

Le secteur visé par le Plan se caractérise par la présence de nombreuses propriétés de grande et petite superficie. Les grandes parcelles sous-utilisées ou inoccupées sont autant d'occasions d'intégrer, de promouvoir et de mettre en valeur une conception et un aménagement durables, grâce à des solutions d'énergie renouvelable. Le but de cette démarche est d'atteindre l'objectif de zéro émission de gaz à effet de serre par le biais de divers mandats et considérations de conception.

6.1 Système énergétique de quartier

- 6.1.1 Les nouveaux aménagements doivent viser la coordination, la conception et la mise en place de systèmes énergétiques de quartier sur l'emplacement où ils sont réalisés. Il est fortement conseillé d'alimenter si possible les systèmes de chauffage et de climatisation à l'aide de sources d'énergie renouvelable, comme la géothermie, plutôt que des sources d'énergie non-renouvelable afin d'atteindre l'objectif de la Ville de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 100 pour cent d'ici 2050.
- 6.1.2 Les propriétaires et les promoteurs doivent collaborer avec la Ville au développement de systèmes énergétiques de quartier, en partageant les efforts de financement, de recherche et de coordination, au besoin. Les diverses parties peuvent conclure un protocole d'entente conjoint, engagé par la Ville d'Ottawa, définissant les modalités de mise en œuvre, notamment au chapitre des responsabilités, de l'application des mesures nécessaires, de la prise en charge des coûts et des autres questions à régler.
- 6.1.3 Aucun élément d'un système énergétique de quartier, comme un centre de contrôle de l'énergie, ne doit empêcher l'utilisation libre et gratuite du parc situé au 1010, rue Somerset, ni l'organisation de programmes à cet endroit.
- 6.1.4 Une infrastructure souterraine abritant un système énergétique de quartier peut être située sous le sentier polyvalent Trillium. Aucune infrastructure ne doit avoir de répercussions négatives sur l'exploitation habituelle du sentier polyvalent.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 6.1.5 La prestation temporaire de services publics ne sera autorisée pour l'aménagement que jusqu'à ce que la source d'énergie définitive soit achevée et qu'une date de mise en service du système énergétique de quartier soit proposée. En pareil cas, les immeubles doivent être construits de manière à être prêts à accueillir l'énergie de quartier, conformément aux directives municipales. Toute prestation temporaire de services publics doit cesser une fois effectué le branchement du système énergétique de quartier.

6.2 Autres initiatives en matière de durabilité

- 6.2.1 Envisager le recours à l'énergie solaire, à des systèmes de stockage d'énergie, au chauffage des locaux et de l'eau à zéro émission et aux autres technologies à zéro émission disponibles durant l'horizon de planification du secteur, y compris dans le cadre de partenariats public-privé.
- 6.2.2 Intégrer si possible des systèmes de transport écoénergétiques, comme des véhicules électriques et des bornes de recharge. Les options permettant de réduire le recours aux camions de déneigement dans le secteur doivent être envisagées.
- 6.2.3 Les alternatives vertes de gestion des eaux pluviales (irrigation au moyen d'eaux pluviales captées, rigoles biologiques, revêtement perméable, etc.) sont encouragées et seront évaluées lorsqu'elles sont viables. De telles solutions de recharge seront élaborées dès le lancement du projet et en coordination avec le personnel de la Ville chargé de la gestion des eaux pluviales, afin d'évaluer la faisabilité de leur mise en œuvre.
- 6.2.4 La Ville entend encourager et faciliter les projets de partenariats, d'incitatifs et de financement favorisant la mise en œuvre d'initiatives écologiques.
- 6.2.5 La Ville pourra envisager l'application de nouvelles normes d'aménagement des rues, des services publics et des infrastructures, afin de soutenir les pratiques durables. Elle coordonnera, au besoin, les efforts des services municipaux et des organisations externes pour atteindre les objectifs du Plan.

7.0 Viabilisation et infrastructure

Une nouvelle infrastructure sera requise pour l'aménagement du secteur de la station Corso Italia. Il est prévu que les besoins en matière de viabilisation pourront être gérés au cas par cas dans le cadre du processus habituel d'examen des demandes d'aménagement.

- 7.1 La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement de passer en revue les besoins en matière de contrôle des eaux pluviales sur le site au début du processus d'examen du plan d'implantation. Dans certains cas, il pourrait être nécessaire de recourir au stockage souterrain ou à des mesures spéciales d'aménagement à moindre incidence pour répondre aux besoins en matière de contrôle.
- 7.2 La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement d'évaluer les besoins en matière de débit d'eau pour lutter contre les incendies dans le cadre du processus d'examen du plan d'implantation. Cette évaluation peut permettre de déterminer la nécessité de mettre à niveau la conduite d'eau principale, les réseaux en circuit fermé ou les mesures supplémentaires de protection contre les incendies.

8.0 Logement

Ce secteur sera attrayant et favorable à tous les citoyens. On y trouvera un vaste choix de logements pour les résidents actuels et futurs, car on s'attend à ce que la population du secteur augmente sensiblement à long terme. Une collectivité diversifiée est à la fois complète et solide. Les politiques

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

suivantes, qui font suite aux politiques de la section 4.5 du Volume 1 du Plan officiel, appuient cet objectif :

- 8.1 Des logements abordables doivent être prévus selon les objectifs du Plan officiel et conformément à toutes les exigences imposées en vertu d'un règlement de zonage d'inclusion.
- 8.2 La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est encouragée. Conformément aux politiques du Plan officiel de la Ville, 25 pour cent des logements à louer ou à acheter devront être des logements abordables.
- 8.3 La Ville entend encourager les partenariats avec les organismes à but non lucratif et le secteur privé afin d'aménager des logements locatifs abordables à l'intention des ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile de la Ville, comme le précise le Plan officiel.
- 8.4 La Ville envisagera d'offrir des logements abordables et de préserver et de remplacer les logements locatifs abordables, comme autant de possibles avantages communautaires. La législation exige que les logements à loyer indexé sur le revenu supprimés dans le cadre d'un réaménagement soient remplacés; par conséquent, leur remplacement ne sera pas considéré comme un possible avantage communautaire.
- 8.5 L'intégration de logements abordables dans l'ensemble du secteur sera encouragée, par divers moyens. La Ville entend inclure dans les avantages communautaires l'exigence d'offrir des unités vie-travail pour artistes sur des terrains privés, si possible, aux termes de l'article 37 ou d'un règlement municipal sur les avantages communautaires .
- 8.6 Au vu du manque d'unités vie-travail auquel se heurtent de nombreuses personnes et famille, la Ville entend encourager la création d'un certain pourcentage d'unités vie-travail dans les aménagements résidentiels réalisés dans le secteur visé par le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia, par voie de Règlement de zonage.
- 8.7 La totalité du secteur de la station Corso Italia assujetti au présent Plan est désignée zone protégée des grandes stations de transport en commun. La réglementation de zonage d'inclusion devra être appliquée dans ce secteur lorsque le Conseil aura approuvé une stratégie municipale plus globale et une politique pour sa mise en œuvre.

9.0 Milieu des arts, de la culture et de la création

Le secteur visé par le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia est un endroit où le milieu des arts, de la culture et de la création s'est développé naturellement comme élément identitaire. Grâce à une plus grande vitalité et à une meilleure qualité, ce secteur et ses environs continueront d'attirer les utilisations artistiques. Ils encourageront les industries créatrices et les entreprises locales qui contribuent à leur écosystème.

9.1 Préservation et valorisation des arts et de la culture

- 9.1.1 Les promoteurs de nouveaux projets d'aménagement dans le secteur devront démontrer de quelle manière leurs propositions peuvent soutenir et renforcer le capital artistique et culturel. Les initiatives de planification et de conception peuvent être menées directement par le biais d'un projet ou en coordination avec d'autres initiatives issues, par exemple, des secteurs privé, public ou non gouvernemental (sans but lucratif).
- 9.1.2 Autoriser la perception d'un pourcentage de contribution pour les demandes d'aménagement, conformément à l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, ou de toute structure-cadre ultérieure, montant qui servira, dans le secteur de la station Corso Italia :
 - 9.1.2.1 à fournir aux artistes des unités vie-travail (section 8);

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- 9.1.2.2 à instaurer un carrefour artistique qui sera un point d'intérêt et d'ancrage local pour les milieux de la création et de la culture. Il permettra de continuer de rehausser et de faire évoluer une culture artistique déjà dynamique, tout en créant des liens avec les cours Bayview au nord et le secteur Preston-Carling au sud;
- 9.1.2.3 à offrir des espaces de travail aux milieux des arts et de la création.
- 9.1.3 La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur de la station Corso Italia.

9.2 Petites entreprises

Le présent Plan encourage la conception d'aménagements favorables à l'exploitation de commerces de détail et d'espaces de création de plus petit format et familiaux, ou de petites entreprises locales desservant la collectivité, notamment des boutiques de vente au détail ou de services comme des cafés, des fleuristes, des cordonniers et d'autres ateliers de réparation, ou encore des boutiques de téléphones mobiles et de messagerie. Ces types d'entreprises attirent les navetteurs, qui peuvent accéder à ces services sur leur trajet et à pied sans être trop dépendants de l'automobile.

10.0 Interprétation

Le présent Plan secondaire énonce une gamme de politiques qui serviront de guide pour l'aménagement futur dans le secteur de la station Corso Italia. Les sections 3 à 9 et les annexes A, B, C et D constituent le Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia.

L'annexe A (Secteurs à caractère pittoresque) répertorie divers secteurs caractéristiques de l'utilisation du sol dans le centre d'utilisations polyvalentes et contient des orientations stratégiques relatives à ces secteurs.

L'annexe B (Hauteur et emplacement des tours) illustre la disposition relative à la hauteur et à l'emplacement généraux des tours du Plan secondaire. La limite de hauteur spécifiée dans cette annexe correspond à la hauteur maximale autorisée. La disposition générale relative à la hauteur du plancher jusqu'au plafond est incluse à la section 2.2.2 du Plan officiel. L'emplacement des tours est plus approximatif qu'absolu.

L'annexe C (Plan du domaine public) décrit le plan global à long terme visant le domaine public pour le secteur de la station Corso Italia. Elle recense les mesures d'amélioration de mise en valeur requises pour transformer le secteur en une destination future au centre-ville.

L'annexe D (Carte de référence) désigne les principales propriétés et zones citées dans les politiques du Plan secondaire.

L'appendice A (Plan de démonstration) illustre comment les politiques de planification et de conception pourraient être mises en œuvre afin de concrétiser la vision pour le secteur. Il ne s'agit pas d'une proposition. Bien que ce document soit conceptuel et fourni à des fins d'illustration uniquement, il démontre comment les divers objectifs des politiques peuvent être atteints d'une manière globale et réaliste. D'ailleurs, bon nombre d'éléments cités dans ces démonstrations font état de résultats en matière de planification et de conception, d'infrastructures et de caractéristiques qui sont exigés ou recommandés par les politiques du présent Plan. Par conséquent, ces éléments sont autant d'illustrations utiles des résultats attendus du présent Plan.

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

11.0 Mise en œuvre**11.1 Outils de planification de l'utilisation générale du sol**

Le présent Plan secondaire sera mis en œuvre à l'aide de quelques-uns ou de l'ensemble des moyens proposés ci-dessous, prévus par la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario et présentés dans le Volume 1 du Plan officiel :

- 11.1.1 approbation de chaque projet de lotissement ou de copropriété et des exceptions à la réglementation relative aux parties de lot
- 11.1.2 adoption de règlements de zonage
- 11.1.3 recours à la réglementation des plans d'implantation
- 11.1.4 exécution des lettres d'engagement ou inscription d'un accord de plan d'implantation
- 11.1.5 inscription du symbole d'aménagement différé
- 11.1.6 affectation de terrains à la création de parcs ou règlement financier relatif aux terrains à vocation de parcs
- 11.1.7 recours aux pouvoirs et aux mesures incitatives que prévoit le Plan d'améliorations communautaires
- 11.1.8 consultation des accords d'aménagement inscrits au titre foncier.

11.2 Améliorations au domaine public et à la mobilité

- 11.2.1 Dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement :
 - 11.2.1.1 préciser comment la demande permet de mettre en œuvre les politiques de la section 5.0 du présent Plan et les diverses stratégies et lignes directrices.
 - 11.2.1.2 déterminer l'emplacement et la conception des espaces publics, notamment les terrains publics (comme les parcs requis), les espaces publics appartenant à des intérêts privés, les terrains créés au moyen de fonds issus de règlements financiers ou toute combinaison de ceux-ci, tels qu'ils figurent dans le présent Plan.
 - 11.2.1.3 déterminer le rôle de l'aménagement dans l'amélioration des emprises publiques ainsi que des terrains qui y sont voisins : nouveaux trottoirs et pavé spécial, arbres de rue et couverture cache-fondations, éclairage pour les piétons, mobilier urbain et aménagement paysager.
 - 11.2.1.4 Les demandes de plan de lotissement et de réglementation du plan d'implantation doivent tenir compte des besoins du secteur en matière de création de parc précisés dans le présent Plan secondaire et de la configuration des terrains destinés à la création d'un parc généralement décrite à l'annexe C. Si une propriété publique est vendue à un acquéreur privé, et en cas de dérogation aux exigences d'affectation de terrains à la création de parcs découlant d'une demande, notamment des hausses de densité supérieures à ce qu'autorise la quantité de terrain aménagé en parc ou des modifications importantes à la configuration du parc, cette propriété sera assujettie aux exigences d'affectation de terrains à la création de parcs, y compris un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc, et à l'apport d'avantages communautaires dans le cadre du processus d'examen et d'approbation de la demande d'aménagement. Cette mesure permettra

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

- de garantir la réalisation d'améliorations prioritaires au domaine public.
- 11.2.2` Secteur particulier d'amélioration du domaine public
 - 11.2.2.1 La Ville doit désigner l'ensemble du secteur de la station Corso Italia, comme il figure à l'annexe A du présent Plan, comme un secteur particulier d'amélioration du domaine public.
 - 11.2.2.2 La Ville doit exiger que tous les fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc recueillis au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Corso Italia en vertu de l'article 42 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* soient affectés à l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parc et à l'amélioration des parcs existants du secteur de la station Corso Italia.
 - 11.2.2.3 La Ville doit exiger que toutes les contributions recueillies au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Corso Italia en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* soient affectées au secteur de la station Corso Italia.
 - 11.2.2.4 La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur de la station Corso Italia.
 - 11.2.3 Projets prioritaires d'amélioration du domaine public
 - 11.2.3.1 La Ville entend accorder la priorité à l'acquisition et à l'aménagement de parcs et de projets de mise en valeur au 1010, rue Somerset, à l'emplacement du Centre récréatif Plant et du parc Plouffe ainsi qu'au 933, avenue Gladstone, y compris la passerelle de déplacements actifs, comme le décrit l'annexe C – Plan du domaine public, au cours des 15 prochaines années.
 - 11.2.3.2 La priorité suivante sera accordée aux projets de mise en valeur du domaine public prévus dans le reste du secteur visé par le plan secondaire, au fur et à mesure que des aménagements sont réalisés.
 - 11.2.4 Réalisation de la vision en matière de mobilité
 - 11.2.4.1 Conformément à la section 5, les promoteurs de tout nouvel aménagement doivent démontrer comment les rues et les sentiers proposé, et leur conception, permettra de respecter les objectifs et les politiques du présent Plan, notamment en soumettant une étude de transport pertinente. Cette étude devra être préparée avant ou en même temps que la présentation des demandes de plan de lotissement et/ou de modification du Règlement de zonage. L'étude de transport sera approuvée à la satisfaction du directeur général de Planification, Infrastructure et Développement économique.

11.3 Collaboration avec d'autres instances

La mise en œuvre de certaines politiques exigera la collaboration avec d'autres instances publiques, notamment la province de l'Ontario et la Commission de la capitale nationale. Dans les cas exigeant l'accord ou la participation d'au moins deux autres instances pour mettre en œuvre des éléments du plan, la Ville d'Ottawa entamera des discussions avec ces instances afin d'en arriver à une entente sur la marche à suivre.

12.0 Annexes

Annexe A – Plan des secteurs à caractère pittoresque

Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

Annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales et plan d'emplacement des tours

Annexe C – Plan du domaine public

Annexe D – Carte de référence : Principales propriétés ou zones citées dans les politiques du Plan secondaire

13.0 Appendices

Appendice A – Plan conceptuel de démonstration relatif au Plan secondaire du secteur de la station Corso Italia

Appendice B – Plan conceptuel de démonstration relatif au 818, avenue Gladstone fourni par la Société de logement communautaire d'Ottawa

Appendice C – Plan conceptuel de démonstration relatif au 933, avenue Gladstone fourni par la Société de logement communautaire d'Ottawa