

Plan secondaire des stations Pinecrest et Queensview

Table Contents

Section 1: Introduction	2
1,1 Principes directeurs	3
1,2 Consultation du Plan.....	3
Section 2 : Désignations de l'aménagement du territoire	4
2,1 Désignation de carrefour.....	4
2,2 Désignation de couloir.....	6
2,3 Désignation de quartier.....	8
2,4 Désignation de zone industrielle polyvalente.....	9
2,5 Désignation d'espace vert et de parc dans d'autres désignations	9
Section 3 : Politiques qui s'appliquent à l'ensemble du secteur visé par le Plan	11
3,1 Infrastructure.....	11
3,2 Connectivité, sentiers et rues.....	11
3,3 Forme bâtie.....	12
3,4 Hauteurs des bâtiments	13
3,5 Parcs, espaces publics privés et couvert forestier urbain	14
3,6 Logements abordables.....	14
3,7 Redevances pour avantages communautaires	15
3,8 Échangeurs de l'autoroute 417 et pont Pinecrest.....	15
Section 4 : Sous-secteur Pinecrest	16
4,1 Sous-secteur Pinecrest : Politiques sectorielles	17
4,2 Sous-secteur Pinecrest : Politiques ponctuelles.....	20
Section 5 : Sous-secteur Foster Farm.....	23
5,1 Sous-secteur Foster Farm : Politiques sectorielles.....	23
Section 6 : Sous-secteur Queensview.....	26
6,1 Sous-secteur Queensview : Politiques sectorielles	26
6,2 Sous-secteur Queensview : Politiques ponctuelles	29
Section 7 : Baxter — Sous-secteur Iris.....	35
7,1 Sous-secteur Baxter-Iris : Politiques sectorielles.....	36
7,2 Sous-secteur Baxter-Iris : Politiques ponctuelles.....	39
Section 8 : Sous-secteur de la promenade Morrison	43
8,1 Sous-secteur de la promenade Morrison : Politiques sectorielles.....	43



Section 9 : Mise en œuvre45
Annexes46
Appendices46

Section 1: Introduction

Le Plan secondaire des stations Pinecrest et Queensview (ci-après « le Plan ») définit la vision et les politiques de la Ville d'Ottawa qui orienteront les décisions relatives à la densification, à la mobilité, à l'aménagement urbain, aux parcs, à l'amélioration du domaine public et aux investissements publics à proximité des stations Pinecrest et Queensview de l'O-Train. Ce plan, qui s'ajoute aux politiques énoncées dans le volume 1 du Plan officiel, permettra aux résidents et aux propriétaires fonciers de mieux prévoir les résultats des aménagements proposés.

Tous les terrains situés à l'intérieur des limites du Plan secondaire indiqués à l'annexe A - Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire sont considérés comme faisant partie du secteur visé par le Plan. Ces terrains sont divisés en cinq sous-secteurs, à savoir Pinecrest, Foster Farm, Queensview, Baxter-Iris et Promenade Morrison. Chaque sous-secteur est présenté dans une section distincte du Plan où sont énoncées la vision établie pour ce sous-secteur, les politiques sectorielles qui s'y appliquent en général ou à un ensemble de propriétés ainsi que les politiques ponctuelles qui s'appliquent à des propriétés en particulier.

Figure 1 : Sous-secteurs du Plan secondaire

Pinecrest	Foster Farm	Queensview	Baxter-Iris	Promenade Morrison

Le présent Plan applique également les désignations de l'aménagement du territoire à l'ensemble des propriétés se trouvant dans le secteur visé, comme il est indiqué dans l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire. Les désignations (carrefour, couloir, quartier, zone industrielle polyvalente et espace vert) correspondent généralement à celles indiquées dans le volume 1 du Plan officiel, mais fournissent des détails supplémentaires sur les politiques relatives au présent Plan secondaire.

Le présent Plan secondaire contient des annexes et des appendices. Les annexes font partie des politiques de celui-ci, tandis que les appendices n'en font pas partie; elles servent plutôt de références pour illustrer certaines zones couvertes par le Plan et guider la mise en œuvre du Plan au sein de celles-ci. La section 9 : Mise en œuvre donne d'autres détails relatifs à l'interprétation et à la mise en œuvre du Plan.



Le Plan secondaire des stations Pinecrest et Queensview est en grande partie mis en œuvre lorsque des demandes relatives à des aménagements privés (plans de lotissement, modifications au *Règlement de zonage*, réglementation de plans d'implantation, demandes présentées au Comité de dérogation, etc.) doivent être conformes aux politiques énoncées dans le présent Plan, sont déposées. La mise en œuvre se fait également lorsque des projets d'investissement de la Ville et indiqués dans le présent Plan (construction, réfection, entretien d'infrastructures municipales comme des rues, des parcs, des installations de transport actif, etc.) sont proposés.

1,1 Principes directeurs

Le Plan secondaire des stations Pinecrest et Queensview repose sur les huit principes directeurs suivants.

Mobilité sécuritaire : Donner la priorité à la sécurité et à la circulation des personnes qui utilisent des moyens de transport actif pour ensuite utiliser le transport en commun.

Amélioration de la connectivité : Établir des circuits plus sécuritaires et plus directs à destination et en provenance du secteur visé par le Plan ainsi qu'à l'intérieur de celui-ci, en particulier pour les déplacements en transport actif à destination et en provenance des stations de l'O-Train.

Rues complètes : Concevoir les rues et procéder à leur réfection en fonction d'une utilisation sécuritaire de tous les modes de transport.

Densités et hauteurs à proximité des services de transport en commun : Faire en sorte que les densités et les hauteurs les plus élevées se trouvent en général aux endroits offrant le meilleur accès à pied aux stations de l'O-Train et qu'elles diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne des stations pour favoriser la fréquentation des transports en commun et améliorer la clarté de la ligne d'horizon.

Transitions entre les hauteurs de bâtiment : Prévoir des transitions appropriées entre les immeubles de grande hauteur et les quartiers résidentiels de faible hauteur situés à proximité ainsi que des variations de hauteur entre les immeubles de grande hauteur contigus érigés sur le même terrain.

Création et agrandissement de parcs : Dresser la liste des parcs à créer et des parcs à agrandir en appliquant le mécanisme d'affectation de terrains à la création de parcs applicable aux demandes d'aménagement.

Planification d'un domaine public plus sécuritaire : Concevoir les façades des nouveaux immeubles donnant sur les rues et les espaces publics en mettant l'accent sur l'amélioration du sentiment de sécurité dans le domaine public.

Communautés complètes : Soutenir l'ajout d'équipements de quartier et d'installations de transport actif qui cadrent avec l'objectif des quartiers du quart d'heure afin de permettre aux résidents de combler la plupart de leurs besoins quotidiens et hebdomadaires sans avoir recours à une automobile.

1,2 Consultation du Plan

Afin de faciliter la consultation du présent document, la section 1 dresse le portrait du secteur visé, énonce les principes directeurs et donne un aperçu du contenu de chaque section.



La section 2 expose les politiques qui s'appliquent aux cinq désignations de l'aménagement du territoire (carrefour, couloir, quartier, zone industrielle polyvalente et espace vert). Ces désignations sont assorties de politiques qui s'ajoutent à celles des désignations correspondantes figurant dans le volume 1 du Plan officiel et qui concernent ces parties du Plan. Les désignations clarifient également les politiques applicables lorsque le volume 1 du Plan officiel indique plusieurs désignations. Les endroits correspondant aux désignations de l'aménagement du territoire sont indiqués à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

La section 3 contient des politiques qui s'appliquent à l'ensemble du secteur visé par le Plan, notamment :

- **Infrastructure**
- la connectivité;
- la forme bâtie;
- la hauteur des bâtiments;
- les parcs.

Les sections 4 à 8 contiennent une section distincte pour chacun des cinq sous-secteurs (Pinecrest, Foster Farm, Queensview, Baxter-Iris et Promenade Morrison). L'emplacement de ces sous-secteurs est indiqué à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire. En général, chaque sous-secteur est régi par deux types de politiques, à savoir les politiques sectorielles, qui s'appliquent à des zones ou à des groupes de propriétés au sein de ce sous-secteur, et les politiques ponctuelles, qui s'appliquent à des propriétés en particulier.

Finalement, la section 9 présente des politiques de mise en œuvre qui clarifient l'application du présent Plan. Cette section a comme objectif principal d'orienter le personnel de la Ville chargé de la mise en œuvre des politiques dans le cadre du processus relatif aux demandes d'aménagement.

Section 2 : Désignations de l'aménagement du territoire

Le présent Plan comprend cinq désignations d'aménagement du territoire (savoir carrefour, couloir, quartier, zone industrielle polyvalente et espace vert), comme l'indique l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire. Comme on peut le voir ci-dessous, chaque désignation est assortie de politiques qui lui sont propres.

2,1 Désignation de carrefour

Les propriétés situées dans la zone correspondant à la désignation de carrefour se trouvent en général à proximité des stations Pinecrest et Queensview de l'O-Train et sont destinées à afficher les densités la diversité d'utilisations du sol les plus élevées du secteur visé par le Plan. Le présent Plan ne modifie pas les limites du carrefour Pinecrest-Queensview indiquées dans le volume 1 du Plan officiel.

Le carrefour Pinecrest-Queensview est coupé en deux par l'autoroute 417, ce qui crée un obstacle à la mobilité nord-sud, en particulier pour les personnes qui se déplacent à pied, à vélo ou à l'aide d'un appareil d'aide à la mobilité. En conséquence, la hauteur maximale des bâtiments est conditionnée par l'accessibilité des piétons à la station O-Train la plus proche plutôt que par la distance en ligne droite. La hauteur maximale des bâtiments est également



déterminée par la superficie du terrain, sa profondeur et la proximité de la désignation de quartier la plus proche, qui sont des facteurs qui déterminent en grande partie la possibilité de prévoir des transitions de hauteur de bâtiment.

Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés du secteur visé par le Plan ayant la désignation de carrefour, comme il est indiqué dans l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

- 1) Les autorisations relatives à l'aménagement du territoire sont celles indiquées dans le volume 1 du Plan officiel.
- 2) Le *Règlement de zonage* ne doit pas exiger un nombre minimal de places de stationnement, mais il peut établir un nombre donné de places de stationnement pour les besoins des personnes handicapées, des visiteurs ou des véhicules partagés ou pour les véhicules électriques .
- 3) Afin d'assurer une utilisation optimale des terrains les mieux desservis par les transports en commun, la hauteur minimale des nouveaux bâtiments sera de trois étages. Les parties des bâtiments qui ne donnent pas sur la voie publique peuvent avoir moins de trois étages sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.
- 4) Nonobstant la politique 3 ci-dessus, l'exigence de hauteur minimale des bâtiments ne s'applique pas aux commerces de détail de produits alimentaires d'une surface de plancher hors œuvre brute supérieure à 1 000 mètres carrés ni aux installations de la Ville (p. ex. complexes récréatifs) afin de favoriser l'accès aux services journaliers et hebdomadaires.
- 5) Les garderies et les centres de la petite enfance seront autorisés afin de faciliter l'accès aux services journaliers et hebdomadaires. Ces installations devront comporter un accès de plain-pied avec un espace extérieur clôturé, arboré et paysagé ainsi que des mesures d'atténuation pour réduire l'exposition au bruit et aux émissions de l'autoroute 417.
- 6) Les bâtiments situés dans la désignation de carrefour qui donnent sur une rue, un parc ou un sentier accessible au public doivent comporter des façades actives au niveau du sol pour encadrer et animer l'espace public .
- 7) Les aires d'expédition, de réception, de chargement, de collecte des déchets et autres aires similaires doivent être situées sur une façade différente de celle qui a une façade active, lorsque la situation le permet afin de limiter le nombre de bateaux de trottoir et de préserver l'esthétique des rues ayant des façades actives.
- 8) Lorsqu'une propriété située dans la désignation de carrefour jouxte une propriété située dans la désignation de quartier, les plans de réaménagement doivent chercher à atténuer les répercussions sur la vie privée, notamment en aménageant une zone de transition paysagère.
- 9) Lorsqu'une propriété située dans la désignation de carrefour jouxte une propriété située dans la désignation de quartier, il convient de prévoir un volume de terre suffisant sur la propriété de la désignation carrefour la plus proche de la désignation de quartier pour permettre la plantation d'arbres de taille moyenne ou grande.
- 10) Les retraits de cour avant doivent être suffisamment profonds pour permettre la plantation d'arbres et la mise en place d'autres aménagements paysagers.

- 11) Les plans de réaménagement doivent considérer la possibilité de planter des arbres qui augmenteront le couvert forestier urbain afin d'atténuer l'effet d'îlot de chaleur et la dispersion des particules polluantes provenant de l'autoroute 417.
- 12) Les aires d'agrément privées proposées pour les grands projets comprenant plusieurs immeubles doivent s'harmoniser avec celles des propriétés attenantes ou les compléter afin de créer des possibilités de liaison entre elles.
- 13) Lorsqu'un local commercial dédié à la vente de produits alimentaires d'une surface de plancher hors œuvre brute supérieure à 1 000 mètres carrés est prévu en tant que partie d'un nouvel immeuble de grande hauteur à usage polyvalent sous la désignation de carrefour, la taille maximale de la dalle de plancher de la tour peut excéder d'environ 10 % celle recommandée dans les lignes directrices en matière de conception de la Ville, à condition que les autres objectifs d'urbanisme soient respectés. Cette mesure permet de reconnaître l'augmentation des coûts et des difficultés liés à la planification, à la conception et à la construction d'une épicerie de taille allant de moyenne à grande dans un projet à usage polyvalent et d'inciter les promoteurs immobiliers à considérer l'ajout de commerces de détail de produits alimentaires afin que les principes directeurs du présent Plan, qui visent à créer des communautés complètes et des quartiers du quart d'heure, puissent être respectés.
- 14) Il convient d'installer des dispositifs d'orientation dans les carrefours situés à proximité des stations de l'O-Train afin de faciliter l'accès au transport en commun pour les usagers qui utilisent des modes de transport actifs. Ces dispositifs d'orientation, tels que la signalisation sur les bâtiments ou les panneaux d'orientation le long des sentiers, peuvent être demandés dans le cadre du processus de traitement des demandes d'aménagement.
- 15) Les façades des bâtiments et les clôtures le long des sentiers menant aux stations de l'O-Train doivent offrir une ligne de vue directe entre l'intérieur des bâtiments et les personnes qui empruntent les sentiers et, en général, doivent respecter les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu afin de susciter chez les gens un sentiment de sécurité.

2,2 Désignation de couloir

La désignation de couloir s'applique à la plupart des propriétés situées le long du chemin Pinecrest, de la rue Iris et d'une partie du chemin Greenbank dans le secteur visé par le Plan, comme l'indique l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire. Le volume 1 du Plan officiel établit une distinction supplémentaire entre les couloirs, en les classant comme « couloirs de rue principale » ou « couloirs mineurs ». Ces désignations s'appliquent toujours, mais aux fins du présent Plan, on les appelle simplement « couloirs », car les politiques de désignation des couloirs du Plan s'appliquent à la fois aux couloirs de rue principale et aux couloirs mineurs dans le secteur visé.

Cependant, ce plan s'écarte des dispositions du volume 1 du Plan officiel en ne désignant pas l'avenue Dumaurier et la promenade Queensview comme des couloirs, car elles sont mieux desservies par d'autres désignations, principalement celle de carrefour, et font l'objet de politiques distinctes qui guident l'évolution de ces deux axes routiers dans les sections 4 et 6, respectivement.



La désignation de couloir attribuée au chemin Pinecrest, à la rue Iris et à une partie du chemin Greenbank dans le secteur visé par le Plan renforce le rôle des couloirs tel qu'il est prévu dans le volume 1 du Plan officiel, qui est principalement d'orienter une évolution progressive vers des rues plus urbaines et à usage polyvalent qui favorisent la densification et la mise en œuvre des principes du quartier du quart d'heure.

Le présent Plan maintient généralement les hauteurs maximales de bâtiment pour les couloirs mineurs indiquées dans le volume 1 du Plan officiel. Toutefois, il ajoute à la désignation de couloir des politiques relatives à l'accès en véhicule, à la superficie et à la largeur minimales des lots, aux retraits et aux transitions dans la volumétrie des bâtiments qui doivent être respectées pour atteindre les hauteurs maximales de bâtiment sur le chemin Pinecrest et la rue Iris. Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés du secteur visé par le Plan ayant la désignation de couloir, comme il est indiqué dans l'annexe A — Secteur visé par le Plan et désignations de l'aménagement du territoire.

- 1) Les autorisations relatives à l'aménagement du territoire sont celles indiquées dans le volume 1 du Plan officiel.
- 2) L'accès en véhicule aux propriétés faisant partie d'un couloir doit généralement se faire à partir de rues ou de ruelles afin de limiter le nombre de bateaux de trottoir et les voies d'accès privées sur les rues assujetties à la désignation de couloir dans le volume 1 du Plan officiel.
 - a) Lorsque l'accès en véhicule ne peut se faire à partir de rues ou de ruelles, il ne doit pas y avoir plus d'un bateau de trottoir et d'une voie d'accès privée par propriété.
- 3) Les projets prévoyant un stationnement hors rue doivent regrouper les accès au stationnement par un seul bateau de trottoir et une seule entrée de cour menant à une aire de stationnement commune plutôt que d'avoir des entrées individuelles menant des unités d'habitation à la rue.
- 4) Afin de préserver l'esthétique du paysage urbain, les aires de stationnement en surface, d'expédition, de réception, de chargement, de collecte des déchets et autres aires similaires situées sur les propriétés du couloir ne doivent pas être visibles depuis la voie publique.
- 5) Les projets immobiliers prévus dans le couloir du chemin Pinecrest et situés dans un rayon d'environ 600 m de la station Pinecrest devraient comporter au moins un commerce de détail non résidentiel de quartier au niveau de la rue, comme un dépanneur, un café, une boulangerie, un studio d'art ou un salon de coiffure, afin de soutenir le principe directeur du présent Plan relatif aux communautés complètes et aux quartiers du quart d'heure.
- 6) L'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs établit une catégorie de hauteur de bâtiment appelée hauteur conditionnelle — 4 à 6 étages, qui accorde des autorisations de hauteur de plein droit jusqu'à quatre étages et définit des critères particuliers qui pourraient permettre des hauteurs de bâtiment allant jusqu'à six étages. Les nouveaux bâtiments de plus de quatre étages, mais d'un maximum de six étages, ne seront autorisés dans la désignation de couloir que lorsque la demande d'aménagement démontre que tous les critères suivants sont respectés :
 - a) le terrain a une façade directe sur un couloir aux termes du volume 1 du Plan officiel;
 - b) le terrain a une superficie minimale de 900 mètres carrés;
 - c) le terrain a une largeur minimale de 22,5 mètres;
 - d) le terrain a une profondeur minimale de 30,5 mètres;

- e) le retrait de la cour avant affiche une profondeur suffisante pour permettre la plantation d'arbres et la réalisation d'autres aménagements paysagers;
 - f) le retrait de la cour arrière est suffisamment profond pour accueillir une aire d'agrément privée avec des arbres qui peuvent servir d'écran paysager du côté ayant la désignation de corridor afin d'atténuer les inconvénients en matière d'intimité du côté adjacent ayant la désignation de quartier;
 - g) la transition en hauteur des bâtiments comprend des retraits à l'avant et à l'arrière au-dessus du deuxième, troisième ou quatrième étage.
- 7) Nonobstant l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, les politiques suivantes clarifient les autorisations d'aménagement lorsqu'un regroupement de lots a lieu entre une désignation de couloir et une désignation de quartier :
- a) Lorsqu'un lot désigné ayant une désignation de couloir est regroupé avec un lot ayant une désignation de quartier, les politiques de la désignation de couloir s'appliquent à l'ensemble du lot regroupé, à condition que toutes les autres politiques énoncées dans le présent Plan soient respectées.
 - b) Lorsqu'un lot ayant la désignation de couloir présente une hauteur de bâtiment maximale de quatre étages au titre de l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs et est regroupé avec un lot ayant la désignation de quartier pour créer un nouveau lot regroupé qui respecte toutes les dispositions de la politique 6) ci-dessus, le lot regroupé sera assujéti à la hauteur conditionnelle — 4 à 6 étages .

2,3 Désignation de quartier

Le secteur visé par le Plan comprend plusieurs communautés à prédominance résidentielle qui s'inscrivent dans la désignation de quartier, comme Queensway Terrace Nord, Fairfield Heights, Ridgeview et Queensway Terrace Sud. La désignation de quartier doit permettre, au fil du temps, de soutenir une plus grande diversité d'options de logements de faible hauteur, de faciliter l'amélioration de la connectivité et de la sécurité des transports actifs, d'améliorer les parcs et d'assurer le maintien d'un couvert forestier urbain en bonne santé. Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés faisant partie de la désignation de quartier, comme il est indiqué à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

- 1) Les autorisations relatives à l'aménagement du territoire sont celles indiquées dans le volume 1 du Plan officiel.
- 2) Les aménagements doivent limiter les répercussions sur le couvert forestier urbain et favoriser la plantation d'arbres qui contribueront à le renforcer.
- 3) La Ville doit, par l'intermédiaire des demandes d'aménagement et du Plan directeur des transports, saisir les occasions d'étendre et d'améliorer les infrastructures de transport actif dans les quartiers, notamment en construisant de nouveaux trottoirs et de nouveaux sentiers qui offrent un accès sécuritaire et direct aux réseaux de transport en commun, aux parcs, aux écoles et aux destinations commerciales.
- 4) La Ville doit, par l'intermédiaire des demandes d'aménagement, saisir les occasions d'agrandir et d'améliorer les parcs des quartiers et d'en créer de nouveaux.

2,4 Désignation de zone industrielle polyvalente

La désignation de zone industrielle polyvalente s'applique aux terrains situés dans la partie sud-ouest du secteur visé par le Plan, au sud de l'autoroute 417, à l'ouest du chemin Greenbank et au nord de la promenade Morrison. Cette désignation maintient les politiques relatives aux zones industrielles polyvalentes du volume 1 du Plan officiel, qui soutiennent les utilisations non résidentielles des terrains qui offrent des possibilités d'emploi et de développement économique. Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés du secteur visé par le Plan ayant la désignation de zone industrielle polyvalente, comme il est indiqué à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

- 1) Les autorisations relatives à l'aménagement du territoire sont celles indiquées dans le volume 1 du Plan officiel.
- 2) À l'occasion du réaménagement d'une propriété faisant partie d'une zone industrielle polyvalente, il convient d'envisager la plantation d'arbres afin d'augmenter le couvert forestier urbain et d'atténuer l'effet d'îlot de chaleur et la dispersion des particules polluantes provenant de l'autoroute 417.
- 3) Les retraits de cour avant doivent être suffisamment profonds pour permettre la plantation d'arbres et la mise en place d'autres aménagements paysagers.
- 4) Lorsque des propriétés correspondant à la désignation de zone industrielle polyvalente sont réaménagées, la Ville doit profiter de l'occasion pour acquérir des segments linéaires de terrain qui pourront servir ultérieurement à aménager des infrastructures de transport actif.

2,5 Désignation d'espace vert et de parc dans d'autres désignations

Dans le secteur visé par le Plan, la désignation d'espace vert est conforme aux dispositions de l'annexe C12 — Espaces verts urbains du volume 1 du Plan officiel, qui répertorie les parcs et les caractéristiques naturelles urbaines de taille relativement importante et ayant une importance environnementale au titre de la désignation d'espace vert. D'autres désignations, comme celles de carrefour et de quartier, permettent l'aménagement de parcs de plus petite taille. Les parcs situés dans un carrefour ou un quartier et désignés aux termes de l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire — font partie des parcs appartenant à la Ville qui ne sont pas désignés comme étant des espaces verts.

Le présent Plan établit une vision pour l'acquisition de terrains afin de créer de nouveaux parcs et d'agrandir des parcs actuels par l'intermédiaire du processus des demandes d'aménagement ainsi que pour l'amélioration de l'accès aux parcs afin de soutenir la qualité de vie à mesure que le secteur visé par le Plan se densifie. Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés du secteur visé par le Plan destinées à servir d'espaces verts ou de parcs, telles qu'énumérées à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

- 1) Les politiques d'aménagement du territoire relatives à la désignation d'espace vert sont conformes aux dispositions du volume 1 du Plan officiel.
- 2) La Ville doit acquérir des terrains à vocation de parc conformément aux dispositions du *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs*, y compris lorsqu'il est possible que des terrains soient cédés dans le cadre de demandes d'aménagement dans le secteur visé par le Plan.

- 3) La Ville peut étudier la possibilité de créer ou d'agrandir des parcs en plus de ceux indiqués à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 4) La Ville peut exiger que les nouveaux parcs soient situés de manière stratégique par rapport à d'autres parcs (nouveaux ou existants) situés sur des terrains adjacents afin de créer un plus grand parc ou un espace vert.
- 5) Les propriétés relevant de la désignation d'espace vert et de parc dans d'autres désignations doivent être considérées pour la plantation d'arbres de grande taille, lorsque le volume de sol requis est présent, afin d'améliorer le couvert forestier urbain.

Section 3 : Politiques qui s'appliquent à l'ensemble du secteur visé par le Plan

Les politiques suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur visé par le Plan.

3,1 Infrastructure

Le Plan directeur de l'infrastructure (PDI) de la Ville précise les capacités et les contraintes des collecteurs d'égout et des grandes conduites de distribution d'eau et définit les programmes et les projets qui favoriseront la densification à l'échelle de la ville. Il mentionne deux projets d'infrastructure distincts dans le secteur visé par le Plan dont la réalisation est prévue entre 2024 et 2034 qui viendront accroître la capacité du collecteur d'égout du chemin Pinecrest. D'ici à ce que ces projets soient réalisés, le secteur visé par le Plan dispose d'une capacité limitée en ce qui concerne les égouts, et toute capacité restante fait l'objet d'un examen dans l'ordre de présentation des demandes d'aménagement.

Outre les projets de collecteurs d'égouts et de grandes conduites d'eau prévus dans le PDI, des études de viabilisation locale devront être menées afin de déterminer la capacité des égouts à l'échelle locale, notamment le long des rues locales. Actuellement, aucun financement n'est prévu pour ces études et celles-ci devront faire l'objet de plans financiers, car elles ne peuvent être financées par des redevances d'aménagement.

Dans certains cas, les demandes d'aménagement peuvent être mises en attente jusqu'à ce que les projets du PDI ou les études de viabilisation locale soient terminés et que la capacité des égouts soit confirmée.

- 1) Les promoteurs doivent discuter de la capacité des infrastructures avec des représentants de la Ville dès les premières étapes de leur demande d'aménagement.
- 2) Des études de viabilisation locale peuvent être requises afin de déterminer la capacité des services de distribution d'eau et d'égouts pluviaux et sanitaires.
- 3) Si une étude permet de déterminer que la capacité des infrastructures est insuffisante pour un aménagement donné, la Ville ajoutera des conditions exigeant une desserte adéquate ou une disposition d'aménagement différé au zonage concerné.

3,2 Connectivité, sentiers et rues

- 1) Les promoteurs immobiliers peuvent être tenus d'aménager de nouvelles rues publiques ou privées ou des liaisons de transport actif assorties de servitudes d'accès public afin d'améliorer la connectivité locale dans son ensemble ou de faciliter l'accès du public aux différents aménagements de quartier tels que les parcs, les terrains à usage commercial ou les infrastructures de transport, comme l'indique l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 2) Les liaisons de transport actif indiquées à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs sont des sentiers publics accessibles qui doivent être confirmés dans les demandes d'aménagement.
 - a) Les exigences détaillées relatives aux liaisons de transport actif doivent être déterminées pour chaque demande d'aménagement, mais il s'agit généralement de sentiers polyvalents aménagés dans une bande de 6 mètres de largeur (3 mètres

- pour le sentier bidirectionnel et 1,5 mètre de chaque côté pour l'aménagement paysager et le stockage de la neige).
- b) Le terrain affecté aux liaisons de transport actif peut être cédé à la Ville ou demeurer privé, sous réserve d'une servitude publique, à condition que le sentier et les aménagements paysagers, l'éclairage et les clôtures connexes soient conçus et réalisés à la satisfaction de la Ville.
- 3) Les liaisons de transport actif confirmées par les demandes d'aménagement doivent répondre à l'ensemble des objectifs suivants.
 - a) Fournir des connexions directes qui répondent au tracé des raccourcis empruntés par les gens.
 - b) Aménager des espaces verts le long des sentiers, notamment en plantant des arbres pour fournir de l'ombre et améliorer le couvert forestier urbain.
 - c) Respecter les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.
 - d) Intégrer les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu, notamment en installant un éclairage adapté aux piétons, en prévoyant des lignes de vue directes et en offrant des possibilités de surveillance passive.
 - e) Considérer les responsabilités en matière d'entretien, y compris l'entretien hivernal.
 - 4) Toutes les nouvelles rues, qu'elles soient publiques ou privées, doivent être équipées d'infrastructures pour les piétons et bordées d'arbres des deux côtés et être conçues dans le but de limiter la vitesse à 30 km/h afin de donner la priorité à la sécurité et à la circulation des personnes ayant recours aux modes de transport actifs.
 - a) Nonobstant la politique 4), il convient de noter que pour le futur tronçon de rue à l'étude situé au sud de la promenade Queensview, la partie est-ouest jouxtant le couloir de l'O-Train pourrait être une rue locale à sens unique ne nécessitant que des aménagements pour les piétons et des arbres d'un côté de la rue afin de conserver un espace suffisant pour le parc, l'esplanade piétonnière et les parcelles à aménager proposés à l'appendice B — Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.
 - 5) Les travaux d'aménagement de la voie publique comprendront la plantation d'arbres dans l'emprise routière, la mise en place de volumes de sol adéquats et des aménagements en matériaux inertes, si nécessaire.
 - 6) Au fil du temps, la Ville pourrait acquérir des propriétés stratégiquement situées afin de raccourcir les trajets ou de créer des itinéraires de transport actif plus directs vers les stations de l'O-Train.

3,3 **Forme bâtie**

- 1) Les aménagements doivent mettre en valeur les voies publiques et, dans la mesure du possible, d'autres éléments du domaine public, tels que les parcs, les rues privées et les liaisons de transport actif bénéficiant de servitudes d'accès public.
- 2) Les socles des bâtiments doivent animer l'espace piétonnier, contribuer à la qualité des façades sur rue et s'harmoniser avec les bâtiments adjacents en termes de volumétrie, de hauteur et de cohérence architecturale.
- 3) Lorsqu'un seul socle de bâtiment constitue la base de plusieurs immeubles de grande hauteur, une liaison piétonnière au niveau du sol peut devoir être aménagée à travers le socle jusqu'à l'intérieur du site.

- 4) Le rez-de-chaussée d'un bâtiment donnant sur l'espace public doit être conçu de manière à être hautement transparent et à animer l'espace public par l'intégration d'éléments tels que des façades ou des entrées actives, des fenêtres, des porches et des articulations de façade, le cas échéant.
- 5) La surface maximale d'un étage d'une tour d'un immeuble résidentiel ou à usage polyvalent de grande hauteur doit être d'environ 750 mètres carrés afin de réduire au minimum les effets d'ombre et de microclimat.
- 6) Les immeubles de grande hauteur ne doivent être autorisés que sur des lots dont la superficie minimale est :
 - a) d'environ 1 800 mètres carrés pour les lots intérieurs;
 - b) d'environ 1 350 mètres carrés pour les lots d'angle.
- 7) La distance de séparation minimale pour les tours des immeubles de grande hauteur est :
 - a) de 23 mètres dans le cas des immeubles d'une hauteur maximale de 30 étages;
 - b) de 25 mètres dans le cas des immeubles de 31 étages ou plus;
 - i) si un immeuble de grande hauteur de 30 étages ou moins est contigu à un immeuble de 31 étages ou plus, la distance de séparation minimale de b) ci-dessus s'applique;
 - c) partagée entre les lots contigus.
- 8) Nonobstant la politique 7) ci-dessus, les distances de séparation minimales entre des tours situées sur des sites soumis à des contraintes peuvent être réduites jusqu'à 2 mètres sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.
- 9) Sur les lots profonds où des unités de façade latérale sont proposées, des retraits supplémentaires de la cour latérale peuvent être exigés pour assurer une séparation adéquate entre le bâtiment proposé et les bâtiments adjacents ou futurs afin de veiller à ce que les résidents disposent d'unités d'habitation offrant une luminosité et une intimité suffisantes.

3,4 Hauteurs des bâtiments

- 1) Les hauteurs maximales des bâtiments sont indiquées à l'annexe C - Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, et sont parfois détaillées dans les politiques propres à chaque désignation et les politiques ponctuelles.
- 2) Afin de renforcer la présence de murs de rue à échelle humaine et de favoriser la marche et un espace public agréable, la hauteur maximale des podiums des immeubles de grande hauteur dans le secteur visé par le Plan sera de :
 - a) de quatre étages pour les bâtiments donnant sur les rues locales et collectrices et les parcs;
 - b) de quatre étages pour les bâtiments donnant sur des places ou des espaces publics appartenant à des intérêts privés — la Ville peut considérer au cas par cas des possibilités de hauteurs de podium allant jusqu'à six étages si un recul est prévu devant les places ou les espaces publics appartenant à des intérêts privés au-dessus du deuxième, du troisième ou du quatrième étage;
 - c) de six étages pour les bâtiments donnant sur des artères, le couloir de l'O-Train et l'autoroute 417.
- 3) Lorsque deux immeubles de grande hauteur sont situés l'un à côté de l'autre sur le même terrain, leur hauteur doit varier d'au moins dix pour cent environ pour ajouter un intérêt

visuel à la ligne d'horizon. La Ville peut considérer une différence moindre entre la hauteur de ces immeubles lorsque leur sommet présente des expressions architecturales différentes qui permettent de les distinguer et d'ajouter de la variété à la ligne d'horizon.

a) Lorsque plus de deux immeubles de grande hauteur sont situés sur le même terrain, il convient de prévoir une variation de leur hauteur, qui peut être inférieure à dix pour cent de différence entre les immeubles, afin de créer une ligne d'horizon variée qui diminue généralement en hauteur au fur et à mesure que l'on s'éloigne des stations de l'O-Train et que l'on se rapproche des limites du carrefour.

3,5 Parcs, espaces publics privés et couvert forestier urbain

- 1) Les parcs constituent une utilisation autorisée dans toutes les désignations du présent Plan.
- 2) L'affectation de terrains à vocation de parc doit être prévue dans le cadre des demandes d'aménagement conformément au *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* et dans les emplacements environnants identifiés approximativement dans l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs. Des ajustements à l'emplacement, à la taille ou à la configuration des parcs nouveaux ou agrandis peuvent être apportés dans le cadre du processus de demande d'aménagement sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.
- 3) Les espaces publics privés sont à privilégier en plus des terrains à vocation de parc lorsqu'ils peuvent apporter une contribution positive au domaine public, comme des aires de repos ou des jardins paysagers accessibles au public sur des propriétés privées situées le long de parcs, de sentiers ou de places dédiées aux transports en commun.
- 4) Lorsqu'un espace public privé est indiqué dans une demande d'aménagement, il convient de l'instaurer par le biais d'une convention sur la réglementation du plan d'implantation et de répondre aux objectifs suivants :
 - a) veiller à ce que l'espace soit accessible au public et relié aux installations piétonnières du domaine public;
 - b) veiller à ce que l'espace contribue à l'animation de l'emprise;
 - c) tenir compte des possibilités de coordonner l'emplacement d'espaces publics privés situés sur les propriétés attenantes afin de créer un réseau ou une consolidation d'espaces publics privés;
 - d) veiller à ce que les aménagements situés en face d'un espace public privé soient dotés d'entrées actives ou de vitrages transparents afin de permettre une surveillance passive de cet espace public;
- 5) veiller à ce que l'aménagement limite les effets sur le couvert forestier urbain et favoriser la conservation et la plantation d'arbres qui contribueront à la préservation du couvert forestier urbain et à l'atteinte de l'objectif de 40 % de couverture forestière dans le secteur visé par le Plan officiel, tel qu'il est énoncé dans le volume 1.

3,6 Logements abordables

- 1) La Ville doit saisir les occasions d'exiger ou de fournir des logements abordables par la cession ou le réaménagement de propriétés lui appartenant dans le secteur visé par le Plan.
- 2) Le réaménagement ou la densification de propriétés institutionnelles, telles que les lieux de culte, sont fortement recommandés pour la construction de logements abordables.



3,7 Redevances pour avantages communautaires

- 1) Les nouveaux aménagements dans le secteur visé par le Plan pourraient être assujettis à des redevances pour avantages communautaires (CBCs) conformément au *Règlement municipal no 2022-307 sur les redevances pour avantages communautaires*.
- 2) La Ville doit mettre à jour la liste du Programme de financement des infrastructures à même les redevances pour avantages communautaires afin d'y inclure les installations suivantes qui seront financées par les redevances pour avantages communautaires dans le secteur visé par le Plan :
 - a) liaisons de transport actif, telles que des sentiers polyvalents;
 - b) installations récréatives appartenant à la Ville;
 - c) installations d'art public permanentes;
 - d) modernisation des équipements et des installations des parcs;
 - e) zones clôturées pour chiens sans laisse .

3,8 Échangeurs de l'autoroute 417 et pont Pinecrest

- 1) Lorsque des occasions se présenteront, la Ville travaillera avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour faire progresser les objectifs municipaux à proximité de l'autoroute 417, améliorer l'utilisation des terrains le long des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute et rendre les installations de transport actif du pont Pinecrest plus sécuritaires au-dessus de l'autoroute 417.
- 2) Advenant une reconfiguration des bretelles d'accès et de sortie du MTO, la Ville doit considérer les possibilités d'acquérir les terrains excédentaires du MTO qui se prêteraient à un éventuel aménagement plus près de la station Pinecrest.
- 3) Il convient également de considérer, advenant une reconfiguration des bretelles d'accès et de sortie du MTO ou une réfection du chemin Greenbank, les possibilités d'améliorer la circulation et la sécurité des piétons à l'intersection du chemin Greenbank et de la rue Iris, notamment en ajoutant un passage pour piétons est-ouest au nord de l'intersection.

Section 4 : Sous-secteur Pinecrest

Le sous-secteur Pinecrest est indiqué à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire. On y trouve les désignations de carrefour, de couloir, de quartier et d'espace vert, comme il est indiqué à l'annexe A — Secteur visé par le Plan et désignations de l'aménagement du territoire. Le contexte en matière de politiques et de vision concernant ce secteur est décrit ci-dessous sous l'angle de chacune de ces désignations.

Sous-secteur Pinecrest — Désignation de carrefour

Dans le sous-secteur Pinecrest, la désignation de carrefour s'applique à plusieurs grandes propriétés situées au nord et au nord-ouest de la station Pinecrest. Bien que les carrefours soient destinés à favoriser les aménagements à haute densité et à usage polyvalent, les terrains situés immédiatement au nord de la station Pinecrest comportent une boucle pour autobus sur une propriété appartenant au ministère des Transports de l'Ontario (MTO) ainsi que le parc Dumaurier, qui occupe le site d'une ancienne décharge. Ensemble, ces terrains publics limitent les possibilités immobilières à proximité de la station Pinecrest et empêchent toute connectivité directe nord-sud entre la rue Watson et la station Pinecrest ainsi qu'entre le croissant Ramsey et le chemin Pinecrest. Le présent Plan vise à relever ces défis en introduisant des politiques pour encadrer le réaménagement et améliorer la connectivité autour de la station Pinecrest ainsi qu'en introduisant des pistes de réflexion au sujet d'options à plus long terme qui pourraient éventuellement permettre la remise en état et la réutilisation du site de l'ancienne décharge.

Sous-secteur Pinecrest — Désignation de couloir

La désignation de couloir dans le secteur de Pinecrest s'applique aux propriétés donnant sur le chemin Pinecrest entre la limite nord de la zone étudiée, juste au sud du chemin Richmond, et l'avenue Dumaurier. La désignation de couloir vise à soutenir la densification des immeubles de faible et moyenne hauteur et à offrir des possibilités d'utilisations non résidentielles des terrains au niveau du sol, comme de petits locaux commerciaux, afin de doter le quartier de commodités et de soutenir le concept des quartiers du quart d'heure.

Sous-secteur Pinecrest — Désignation de quartier

Dans le sous-secteur Pinecrest, la désignation de quartier s'applique généralement aux terrains situés au nord et à l'ouest de ceux visés par la désignation de carrefour et à l'ouest de ceux visés par la désignation de couloir au sein du quartier Fairfield Heights. Le réseau routier est particulièrement curviligne, avec plusieurs croissants et impasses qui étaient caractéristiques des réseaux de rues de banlieue de la fin du XX^e siècle. Il s'agit d'un réseau de rues moins connecté que les autres secteurs du présent Plan, ce qui pose des difficultés en termes de distances de marche, par exemple pour se rendre à la station Pinecrest et en revenir. En conséquence, dans ce secteur, le présent Plan se concentre sur d'éventuels raccourcis pour les transports actifs qui devraient être mis en place au moment d'un réaménagement.

Sous-secteur Pinecrest — Désignation d'espace vert et de parc dans d'autres désignations

Le présent Plan expose des politiques visant à améliorer la connectivité des transports actifs en ce qui concerne le parc Ruth Wildgen et le parc Dumaurier ainsi que des perspectives conceptuelles qui pourraient s'appliquer au parc Dumaurier.

4,1 Sous-secteur Pinecrest : Politiques sectorielles

Les politiques suivantes s'appliquent à des zones générales ou à des ensembles de propriétés du sous-secteur Pinecrest, comme il est indiqué à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire.

Emprise du chemin Pinecrest

Le chemin Pinecrest est une artère nord-sud très fréquentée qui constitue le prolongement du chemin Greenbank au nord de l'autoroute 417. Il s'agit d'un important couloir de transport qui relie les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 417, le chemin Richmond et l'avenue Carling, au nord, et le chemin Baseline, au sud, et qui dessert la station Pinecrest, la promenade Queensview et l'avenue Dumaurier par des circuits d'autobus. Il s'agit actuellement d'une artère routière axée sur la circulation automobile qui manque d'aménagements pour les cyclistes, d'arbres et d'abris d'autobus. Dans l'avenir, le chemin Pinecrest devra être aménagé pour faciliter les déplacements actifs vers et depuis la station Pinecrest. Le présent Plan prévoit la transformation du chemin Pinecrest en rue complète pouvant accueillir en toute sécurité tous les modes de transport, bordée d'arbres et dotée d'abris d'autobus.

- 1) La réfection future du chemin Pinecrest devra prévoir la mise en place d'installations de transport actif sécuritaires et la plantation d'arbres de rue.

Chemin Pinecrest : passage est-ouest pour le transport actif

Le chemin Pinecrest ne comporte aucun passage est-ouest pour les transports actifs entre l'avenue Dumaurier et le chemin Richmond, ce qui représente une distance d'environ 650 mètres. Cette situation donne l'impression que le chemin Pinecrest fait office de frontière entre les quartiers et entraîne des problèmes de sécurité lorsque les piétons ou les cyclistes choisissent de le traverser à un point quelconque entre les intersections dotées de feux de signalisation.

Le présent Plan prévoit l'aménagement d'un passage est-ouest sur le chemin Pinecrest entre l'avenue Harwood et la rue St-Stephen, approximativement à l'endroit indiqué dans l'appendice E — Étude relative aux transports dans le secteur des stations Pinecrest et Queensview. Cet éventuel passage obligerait les cyclistes se déplaçant vers le sud et l'ouest (p. ex. de l'avenue Harwood vers la station Pinecrest) à emprunter les rues St-Stephen et Watson ainsi que l'avenue Dumaurier pour rejoindre le sentier polyvalent menant à la station Pinecrest, soit à partir du chemin Pinecrest, soit à partir de l'avenue Dumaurier. Cet itinéraire cyclable sur les rues locales se veut une solution provisoire en attendant qu'une éventuelle réfection du chemin Pinecrest permette d'aménager des installations cyclables sécuritaires. Les politiques suivantes guideront les décisions de la Ville concernant l'aménagement, sur le chemin Pinecrest, d'un nouveau passage est-ouest réservé aux transports actifs.

- 2) La Ville devrait envisager l'aménagement d'un passage est-ouest sur le chemin Pinecrest entre l'avenue Harwood et la rue St-Stephen afin de permettre des déplacements actifs sécuritaires sur le chemin Pinecrest et de faciliter l'accès aux commodités, aux parcs et aux services de transport en commun locaux. Compte tenu des enjeux liés à cette intersection décentrée, le passage pourrait nécessiter la mise en place d'intersections dotées de feux de signalisation et l'apport de modifications mineures à la chaussée ou aux trottoirs, sans compter de possibles répercussions mineures sur les propriétés privées. L'appendice E - Étude relative aux transports dans le secteur des stations Pinecrest et Queensview présente un concept de haut niveau qui fera l'objet d'analyses, de modifications et d'études techniques détaillées.
- 3) Le passage est-ouest du Chemin Pinecrest peut être combiné à d'autres projets d'immobilisations de la Ville. Si aucun financement ne peut être obtenu avant la réfection du chemin Pinecrest, ce passage devra être inclus dans la portée des travaux de réfection du chemin Pinecrest.

Installations cyclables de l'avenue Dumaaurier

L'avenue Dumaaurier a besoin d'installations cyclables qui permettront des déplacements à vélo sécuritaires vers et depuis la station Pinecrest.

- 4) La Ville doit explorer la possibilité d'aménager des installations cyclables temporaires pour améliorer la sécurité sur l'avenue Dumaaurier, y compris des liens entre la rue Watson et l'avenue Dumaaurier.
- 5) La réfection de l'avenue Dumaaurier doit prévoir des installations cyclables sécuritaires.

Perspectives conceptuelles applicables aux terrains situés au nord de la station Pinecrest

La station Pinecrest présente des enjeux de connectivité en raison de la présence de l'autoroute 417, au sud, et du chemin Pinecrest, une artère très fréquentée avec des bretelles d'accès et de sortie d'autoroute, à l'est. En outre, deux grandes propriétés publiques situées immédiatement au nord de la station Pinecrest compliquent l'accès direct à la station depuis les quartiers environnants. La première est le 1100, chemin Pinecrest, qui appartient au gouvernement provincial, et la seconde est le 2850, avenue Dumaaurier, qui est le parc Dumaaurier, qui appartient pour sa part à la Ville. Ce parc comporte deux terrains de softball qui sont des actifs importants de la Ville et, à la date d'adoption du présent Plan, aucune modification n'est prévue pour le parc Dumaaurier. Cependant, si les terrains de softball peuvent être réaménagés dans la partie ouest-centrale d'Ottawa, la Ville pourrait, au fil du temps, considérer la possibilité d'améliorer la connectivité et la sécurité, d'utiliser plus efficacement les terrains et les infrastructures et de permettre un réaménagement du secteur à proximité de la station Pinecrest qui soit axé sur le transport en commun.

Le présent Plan énonce deux perspectives conceptuelles en appendice afin d'orienter les études, les investissements et la planification dans ce secteur. L'une de ces perspectives consiste à réaménager l'avenue Dumaaurier afin de regrouper les intersections du chemin Pinecrest et de l'avenue Dumaaurier ainsi que du chemin Pinecrest et de la promenade Queensview en une seule grande intersection. Il s'agirait d'une solution à l'espacement inhabituellement étroit de ces intersections sur une route artérielle qui posent actuellement divers problèmes, tels que la visibilité des feux de signalisation et les files de véhicules tournant

à gauche sur le chemin Pinecrest. Cette perspective de modification du tracé de l'avenue Dumaurier et de création d'une nouvelle intersection consolidée, à la hauteur de la promenade Queensview, est illustrée à l'appendice D1 — Plan de démonstration à long terme d'une modification éventuelle du tracé de l'avenue Dumaurier.

L'autre perspective conceptuelle consiste à relocaliser les terrains de softball du parc Dumaurier et à reconfigurer ce dernier afin de mieux soutenir la densification résidentielle dans le secteur. Pour ce faire, il faudrait examiner la possibilité de prolonger les rues, d'aménager une esplanade dédiée aux transports en commun et de déterminer l'emplacement des nouvelles parcelles à aménager, comme le montre l'appendice D2 — Concepts de haut niveau relatifs aux terrains situés au nord de la station Pinecrest.

Les politiques suivantes orienteront l'exploration des possibilités d'aménagement des terrains situés au nord de la station Pinecrest.

- 6) Avant de procéder à la remise à neuf ou à la réfection d'actifs appartenant à la Ville dans ce secteur, la Ville devrait mener les études suivantes afin de déterminer la faisabilité et le calendrier potentiel de la mise en œuvre des concepts énoncés dans l'appendice D1 — Plan de démonstration à long terme d'une modification éventuelle du tracé de l'avenue Dumaurier et l'appendice D2 — Concepts de haut niveau relatifs aux terrains situés au nord de la station Pinecrest.
 - a) Coût et faisabilité de la relocalisation d'un ou des deux terrains de softball du parc Dumaurier vers d'autres parcs ou d'autres terrains appartenant à la Ville ou vers de nouveaux terrains à vocation de parc acquis par le biais d'un échange pour les actifs récréatifs appartenant à la Ville.
 - b) Coût et faisabilité de la décontamination de l'ancienne décharge.
 - c) Études sur les transports en lien avec les modifications proposées au réseau routier et aux intersections, lesquelles peuvent inclure la modification du tracé de l'avenue Dumaurier, le prolongement de la rue Watson et du croissant Ramsey, une nouvelle esplanade dédiée aux transports en commun et une nouvelle intersection protégée à la hauteur du chemin Pinecrest, de la promenade Queensview et de l'avenue Dumaurier (une fois le tracé modifié);
 - d) Dimensions, emplacement et configuration du parc Dumaurier et de l'éventuelle esplanade dédiée aux transports en commun.
 - e) Dimensions, emplacement, configuration et valeur estimée des nouveaux terrains à aménager.
- 7) Toute future portion du nouveau tracé de l'avenue Dumaurier doit comporter une largeur minimale protégée de 24 mètres pour l'emprise, conformément à l'annexe C16 du volume 1 du Plan officiel. Cette portion du nouveau tracé de l'avenue Dumaurier assurera le prolongement de la protection actuelle de 24 mètres accordée à l'emprise sur la promenade Queensview et permettra une configuration de rue similaire à celle de la promenade Queensview, lorsque celle-ci sera transformée en rue complète.
- 8) Il se peut qu'un plan de lotissement soit nécessaire pour créer des parcelles distinctes pour l'aménagement d'une nouvelle esplanade dédiée aux transports en commun, de nouvelles rues ou prolongements de rues, d'un parc reconfiguré et de sites dédiés à des projets d'aménagement.

4,2 Sous-secteur Pinecrest : Politiques ponctuelles

Les politiques suivantes s'appliquent aux propriétés individuelles du sous-secteur Pinecrest.

1100, chemin Pinecrest : Terrains du ministère des Transports de l'Ontario situés au nord de l'autoroute 417 et à l'ouest du chemin Pinecrest

Comme cet emplacement est désigné en tant que carrefour, les politiques suivantes s'appliquent.

- 1) La hauteur maximale des bâtiments est de 40 étages, soit la hauteur maximale des immeubles de grande hauteur III.
 - a) Au moins un usage non résidentiel au niveau du sol est requis par immeuble.
- 2) Si le ministère des Transports de l'Ontario se départit de ces terrains, la Ville ou un promoteur immobilier doit entreprendre une étude de conception sur les considérations suivantes.
 - a) Recourir à des options plus compactes utilisant le terrain disponible de manière optimale pour permettre la mise en place d'installations pour autobus et d'installations de rétention des eaux pluviales, ce qui peut inclure l'assainissement des sols contaminés, l'entretien et l'amélioration des sentiers polyvalents menant à la station Pinecrest et au parc Dumaurier, une esplanade dédiée aux transports en commun, un parc, de nouvelles rues publiques ou des prolongements de rues et de nouvelles parcelles à aménager, comme le montre l'appendice D2 — Concepts de haut niveau relatifs aux terrains situés au nord de la station Pinecrest.
 - b) Prévoir des aménagements qui ajoutent des logements et des commodités à la communauté environnante, y compris des logements abordables, des locaux commerciaux et des installations récréatives et sportives.
- 3) Les aménagements doivent renforcer le sentiment de sécurité des personnes qui utilisent des modes de transport actifs pour accéder à la station Pinecrest.
 - a) Aménager une esplanade dédiée aux transports en commun du côté nord de la station Pinecrest de manière à intégrer le service d'autobus et le sentier polyvalent entre l'avenue Dumaurier, la station Pinecrest et le chemin Pinecrest.
 - b) Faire en sorte que les nouveaux immeubles encadrent l'esplanade dédiée aux transports en commun avec des façades actives ou une proportion élevée de vitrage transparent.
 - c) Prendre en considération les lignes de vue entre l'avenue Dumaurier, le chemin Pinecrest et le parc Dumaurier jusqu'à la station Pinecrest et l'esplanade dédiée aux transports en commun afin de permettre une supervision passive des usagers des transports en commun et du sentier polyvalent.
 - d) Inclure des éléments créateurs d'espaces qui animent le domaine public, tels qu'un aménagement paysager distinctif ou des œuvres d'art publiques.

930, rue Watson, et 2825, rue St-Stephen

Le présent Plan soutient le réaménagement de ces propriétés tout en permettant de conserver leur fonction de lieu de culte et d'y ajouter des logements, en particulier des logements abordables, de manière compacte et économe en espace, ce qui contribue positivement à l'espace public et à la connectivité du quartier. Les politiques suivantes s'appliquent au 930, rue Watson, et au 2825, rue St-Stephen.

- 4) Les utilisations résidentielles et institutionnelles des terrains sont autorisées .
- 5) Une liaison de transport actif est-ouest avec servitude d'accès public doit être prévue entre la limite des propriétés communes avec le 1025, avenue Grenon, et la rue St-Stephen ou la rue Farrell afin d'améliorer la connectivité dans le quartier et de faciliter l'accès aux différents modes de transport actif depuis le 1025, avenue Grenon, jusqu'à la station Pinecrest.

985, chemin Pinecrest

Le 985, chemin Pinecrest, est un grand lot traversant avec de larges façades sur le chemin Pinecrest et le croissant Pinewood. Il s'agit d'une propriété institutionnelle dotée d'un grand stationnement en surface et d'un petit lieu de culte situé à quelques pas de la station Pinecrest.

Le présent Plan soutient le réaménagement de cette propriété tout en lui permettant de conserver sa fonction de lieu de culte et d'y ajouter des logements, en particulier des logements abordables, de manière compacte et économe en espace, ce qui contribue positivement à l'espace public et à la connectivité du quartier. Les politiques suivantes s'appliquent au 985, chemin Pinecrest.

- 6) L'utilisation du terrain à des fins résidentielles et institutionnelles est autorisée .
- 7) Les nouveaux immeubles doivent avoir une façade sur le chemin Pinecrest et sur le croissant Pinewood.
- 8) Pour les immeubles de hauteur moyenne, prévoir des transitions de hauteur appropriées avec les propriétés voisines de faible hauteur, y compris des retraits d'immeubles qui permettent d'obtenir des hauteurs d'immeuble ne dépassant pas quatre étages pour les parties des immeubles les plus proches de ceux visés par la désignation de quartier.
- 9) Une liaison de transport actif est-ouest avec une servitude d'accès public doit être prévue pour offrir un raccourci aux piétons entre le croissant Pinewood et le chemin Pinecrest.
- 10) Si l'accès en véhicule s'effectue par le croissant Pinewood, il conviendra alors de respecter les points suivants.
 - a) Placer le bateau de trottoir et l'approche privée le plus loin possible du virage serré du croissant Pinewood.
 - b) Prévoir des mesures de modération de la circulation sur le croissant Pinewood.

1085, avenue Grenon

- 11) Le réaménagement doit permettre la création d'un sentier polyvalent est-ouest entre la rue Farrell et l'avenue Grenon.

2821, avenue Dumaaurier

Le présent Plan soutient la conservation de ce lieu de culte, car il est inscrit au Registre du patrimoine de la Ville, tout en permettant l'ajout de logements, en particulier des logements abordables. L'aménagement de ce site devrait contribuer à améliorer la connectivité du quartier et le domaine public. Les politiques suivantes s'appliquent au 2821, avenue Dumaaurier.

- 12) Les utilisations résidentielles et institutionnelles du terrain sont autorisées.
- 13) Une liaison de transport actif doit être aménagée entre la rue Farrell et l'avenue Dumaaurier afin de faciliter l'accès au bâtiment du Repaire jeunesse d'Ottawa, situé au 1085, avenue

Grenon, et aux commodités du quartier telles que les parcs et les installations de transport en commun.

2829, avenue Dumaurier

- 14) Un sentier est-ouest doit être aménagé plus ou moins le long de la limite sud des propriétés afin de relier l'avenue Dumaurier au 1065, croissant Ramsey, et ainsi améliorer la connectivité du quartier et l'accès au parc Ruth-Wildgen.

2865, avenue Dumaurier

- 15) Un sentier est-ouest doit être aménagé plus ou moins le long de la limite nord des propriétés afin de relier l'avenue Dumaurier au 1065, croissant Ramsey, et ainsi améliorer la connectivité du quartier et l'accès au parc Ruth-Wildgen. Le sentier peut être relié au sentier du 2829, avenue Dumaurier, ou combiné à celui-ci.

2998, avenue Dumaurier

- 16) Cette propriété appartenant à la Ville restera vacante jusqu'à ce que la Ville détermine si elle peut être utilisée pour la construction d'une passerelle piétonnière enjambant l'autoroute 417. Si la Ville détermine que cette propriété ne convient pas à cette fin, elle pourra être aménagée conformément à la désignation de quartier.

Section 5 : Sous-secteur Foster Farm

Les politiques sectorielles suivantes s'appliquent au secteur Foster Farm, tel qu'identifié à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire.

Le secteur Foster Farm deviendra une zone résidentielle à densité, à usage et à revenus mixtes offrant des logements abordables. Avec le temps, la zone pourrait accueillir entre 3 000 et 4 000 logements de différents types (immeubles d'appartements de grande hauteur, de hauteur moyenne ou de faible hauteur et maisons en rangée superposées) pouvant répondre aux besoins des familles, des couples, des personnes âgées, des personnes seules et des personnes de toutes capacités.

La planification et la conception du secteur Foster Farm reposeront sur des principes d'aménagement axés sur le transport en commun, y compris un domaine public dynamique et une forte connectivité multimodale. Compte tenu de la proximité de la station Pinecrest, le secteur Foster Farm accueillera certaines des densités et des hauteurs de bâtiments les plus élevées du secteur visé par le Plan secondaire. Une structure entièrement urbaine encadrera les rues et permettra un transport actif et sécuritaire dans et à travers le secteur avec des liaisons vers la station Pinecrest.

Les terrains du sous-secteur Foster Farm sont entièrement détenus par la Société de logement communautaire d'Ottawa (SLCO), ce qui contribue à leur singularité et à leur caractère unique, notamment en raison de la grande homogénéité des types d'unités et des bâtiments qui seront construits par étapes. Avec le temps, les terrains du sous-secteur Foster Farm, qui sont actuellement aménagés pour la circulation automobile, avec des stationnements en surface et des terrains sous-utilisés, se transformeront en une communauté plus compacte, durable, piétonne et plus verte, favorable aux transports en commun, à proximité de la station Pinecrest.

Le sous-secteur Foster Farm viendra compléter et améliorer le domaine public, y compris les parcs Dumaurier et Ruth-Wildgen, avec des aires d'agrément supplémentaires de la SLCO et de nouvelles liaisons en matière de mobilité qui s'intégreront bien dans le réseau environnant de voies piétonnières, cyclables et routières. Cette communauté jouera un rôle dans la mise en œuvre des principes du quartier du quart d'heure énoncés dans le Plan officiel en permettant l'évaluation et l'examen d'ajouts d'aménagements commerciaux, institutionnels et de quartier.

5,1 Sous-secteur Foster Farm : Politiques sectorielles

Les politiques sectorielles suivantes doivent être examinées conjointement avec l'appendice A — Plan de démonstration pour Foster Farm, qui comprend à la fois un plan de démonstration et un schéma de la circulation et des liaisons.

Le plan de démonstration sert à indiquer l'emplacement et la configuration possibles des routes, des liaisons, des typologies de bâtiments et des zones d'agrément privées proposés. Le schéma de la circulation et des liaisons de l'appendice A indique les principales liaisons pour les véhicules, les piétons et les cyclistes sur le site, y compris les accès sécuritaires et pratiques aux transports en commun, aux quartiers adjacents, aux trottoirs, aux aménagements paysagers et aux espaces ouverts publics. Les modifications d'emplacement et de configuration des éléments du plan de démonstration et du schéma de la circulation et des liaisons figurant à l'appendice A, qui seront apportées par le biais des demandes d'aménagement, n'exigent

aucune modification du présent Plan, à condition qu'elles soient conformes aux objectifs et aux politiques de ce dernier.

Hauteurs maximales des bâtiments

- 1) Les terrains du sous-secteur Foster Farm les plus proches de la station Pinecrest seront généralement ceux où se trouveront les immeubles les plus hauts des environs avec une hauteur maximale de 40 étages, comme il est indiqué à l'appendice A — Plan de démonstration pour le sous-secteur Foster Farm et à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 2) La partie centrale du sous-secteur doit accueillir des immeubles de grande hauteur pouvant compter jusqu'à 30 étages, comme il est indiqué à l'appendice A — Plan de démonstration pour Foster Farm et à l'annexe C - Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 3) La partie centre-ouest du sous-secteur doit être réservée à des immeubles de hauteur moyenne pouvant compter jusqu'à 9 étages, comme il est indiqué à l'appendice A — Plan de démonstration pour Foster Farm et à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 4) La partie ouest du secteur, la plus proche du quartier de faible hauteur adjacent, sera réservée à des bâtiments de faible hauteur allant jusqu'à 4 étages, comme il est indiqué à l'appendice A — Plan de démonstration pour Foster Farm et à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

Forme bâtie

- 5) Les bases et les socles des immeubles doivent être conçus de manière à créer des murs de rue à l'échelle des piétons, avec des expressions et des articulations architecturales qui apportent un intérêt visuel et permettent une surveillance passive des rues et des espaces publics.
- 6) Les socles des immeubles qui donnent sur le croissant Ramsey, l'avenue Dumaourier, les aires d'agrément de la SLCO et les espaces publics privés doivent comprendre des unités résidentielles de plain-pied.

Domaine public

- 7) Les parcs actuels peuvent être complétés par des aires d'agrément privées de la SLCO et des espaces publics privés associés à de nouveaux immeubles, le cas échéant. Les possibilités de création d'espaces communautaires auxiliaires peuvent être explorées. Ces zones devraient être reliées par des sentiers pour faciliter la connectivité des transports actifs. Le réseau de mobilité illustré à l'appendice A – Schéma de la circulation et des liaisons montre comment y parvenir.
- 8) L'emplacement et la conception des bâtiments doivent contribuer à créer une relation positive avec la rue, avec des retraits peu profonds, des arbres de rue et des aménagements paysagers. Les façades des bâtiments doivent définir, encadrer et animer l'espace public.

- 9) Les aires d'agrément de SLCO ou les espaces publics privés situés à moins de 50 mètres de l'autoroute 417 doivent être aménagés de telle sorte que le bruit et les émissions de l'autoroute soient atténués et qu'ils offrent des possibilités d'ombrage.

Quartiers du quart d'heure et connectivité

- 10) Le réaménagement de Foster Farm augmentera la connectivité pour tous les modes de transport à travers le site et donnera la priorité à la sécurité et à la circulation des personnes utilisant des moyens de transport actifs.
- 11) Les installations de transport actif relieront les espaces verts entre eux et fourniront des liaisons directes avec la station Pinecrest, comme le montre l'appendice A — Schéma de la circulation et des liaisons.
- 12) Les utilisations non résidentielles des terrains sont autorisées et doivent être considérées au niveau du sol dans le cas des nouveaux bâtiments donnant sur l'avenue Dumaurier et le croissant Ramsey.
- 13) Il convient d'étudier les possibilités en matière de commodités de quartier telles qu'un commerce de détail de produits alimentaires, une pharmacie, une garderie ou un centre de la petite enfance et une école.

Garderie et centre de la petite enfance

- 14) Au moment d'un réaménagement, les promoteurs immobiliers doivent explorer avec la Ville les possibilités d'intégrer une garderie ou un centre de la petite enfance à un projet immobilier dans le sous-secteur Foster Farm, qui serait situé dans un endroit central, qui pourrait soutenir la croissance démographique prévue dans la zone, et qui considérerait les besoins en espaces de jeu extérieurs et les exigences d'accès en véhicule pour déposer et récupérer les enfants.

Énergie

- 15) Au moment d'un réaménagement, un plan énergétique communautaire peut être exigé dans le cadre d'une demande complète pour le sous-secteur Foster Farm, lequel plan explorera les possibilités d'amélioration de l'efficacité énergétique, comme la mise en place d'un système d'énergie de quartier.

Section 6 : Sous-secteur Queensview

Les politiques suivantes s'appliquent au sous-secteur Queensview, comme il est indiqué à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire. Le secteur Queensview comprend les désignations de carrefour, de quartier et d'espace vert, telles qu'elles sont définies à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire. Le contexte en matière de politiques et de vision concernant ce secteur est décrit sous l'angle de chacune de ces désignations.

Sous-secteur Queensview — Désignation de carrefour

Le carrefour Queensview est destiné à se transformer en un quartier à haute densité et à usage polyvalent, ancré à la fois par les stations Queensview et Pinecrest de l'O-Train, et caractérisé par une rue complète, un nouveau parc central et une meilleure connectivité de transport actif vers les quartiers environnants et vers l'espace vert de la Commission de la capitale nationale (CCN) situé dans la vallée du ruisseau Pinecrest. Le réaménagement permettra d'offrir des services de proximité au niveau du sol et d'ajouter de nouveaux logements, des parcs et potentiellement des bureaux ainsi qu'un complexe de loisirs à proximité de services de transport rapide.

Sous-secteur Queensview — Désignation de quartier

La désignation de quartier du sous-secteur Queensview s'applique à la majorité de la communauté de Queensway Terrace Nord (QTN), qui se caractérise par ses nombreux espaces verts, ses arbres matures et sa proximité avec les stations Lincoln Fields et Queensview de l'O-Train. Avec le temps, le QTN sera transformé pour offrir une plus grande diversité d'options de logements de faible hauteur et devenir une communauté plus accessible à pied et plus interreliée, avec un meilleur accès aux parcs, aux commodités et aux transports en commun. Dans le cadre de cette évolution, des efforts concertés devront être déployés pour maintenir le caractère vert du quartier, ajouter des trottoirs et introduire des liaisons de transport actif supplémentaires nord-sud entre la partie sud du quartier et zone portant la désignation de carrefour sur la promenade Queensview.

Sous-secteur Queensview — Désignation d'espaces verts et de parcs dans d'autres désignations

Le sous-secteur Queensview comprend deux grands parcs interreliés et désignés en tant qu'espaces verts, à savoir le parc Frank-Ryan et le parc Elmhurst. Ce dernier contient le boisé du parc Elmhurst, qui est désigné dans le volume 1 du Plan officiel comme une caractéristique naturelle urbaine. Juste au-delà du secteur visé par le Plan, à l'est, se trouvent le parc Connaught et la vallée du ruisseau Pinecrest, qui appartient à la Commission de la capitale nationale. Enfin, le présent Plan établit une orientation stratégique pour la création d'un nouveau parc au centre de la promenade Queensview.

6,1 Sous-secteur Queensview : Politiques sectorielles

Les politiques suivantes s'appliquent à des zones générales ou à des ensembles de propriétés du sous-secteur Queensview, tel qu'il est indiqué à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire.

Densités minimales

- 1) Nonobstant les densités minimales indiquées dans le tableau 3A du Plan officiel, les densités minimales mentionnées dans les colonnes deux et trois ne s'appliquent pas aux propriétés situées du côté nord de la promenade Queensview afin de permettre une transition appropriée entre les hauteurs des bâtiments .

Aménagement du territoire et façades actives

- 2) Les aménagements prévus le long de la promenade Queensview devront inclure au moins un usage non résidentiel au niveau du sol par bâtiment orienté vers la promenade Queensview. Les unités non résidentielles devront être suffisamment grandes pour accueillir un commerce de détail destiné à la communauté locale, tel qu'une épicerie, un café ou un restaurant.
- 3) Les nouveaux bâtiments donnant sur la promenade Queensview doivent avoir des façades actives au niveau du sol et une forte proportion de vitrage pour animer et permettre une surveillance passive de la rue.

Hauteur des bâtiments et forme bâtie

- 4) Les aménagements le long de la promenade Queensview doivent être situés et conçus de manière à encadrer la promenade Queensview.
- 5) Les hauteurs maximales des bâtiments situés du côté nord de la promenade Queensview doivent être déterminées par l'application d'un plan angulaire d'environ 45 degrés, tel que mesuré à partir de la ligne de lot partagée avec la désignation de quartier jusqu'à la hauteur maximale prévue par le zonage pour le lot de quartier attenant, et tel qu'il est indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 6) Nonobstant les autorisations de construction de tours pouvant atteindre 40 étages indiquées à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, en ce qui concerne les propriétés situées du côté sud de la promenade Queensview, là où elles sont suffisamment profondes pour accueillir deux immeubles de grande hauteur orientés nord-sud, la hauteur maximale des immeubles sera la plus élevée dans la partie sud des propriétés les plus proches des stations de l'O-Train et de l'autoroute 417 et la plus basse pour les immeubles de grande hauteur les plus au nord qui donnent sur la promenade Queensview.

Transformation de la promenade Queensview en une rue complète

Les décisions à venir concernant les transports sur la promenade Queensview doivent s'inscrire dans la vision voulant que celle-ci devienne une rue complète, c'est-à-dire une rue principale qui offre des installations de transport actif sécuritaires et qui est bordée d'arbres. Le présent Plan prévoit le reclassement de la promenade Queensview, qui passera du statut de route locale à celui de route collectrice dans l'annexe C16 du volume 1 du Plan officiel afin de permettre la création d'une rue complète.

- 7) La promenade Queensview sera candidate au statut de rue complète, et des améliorations pourront être apportées dans le cadre de demandes d'aménagement ou de projets d'immobilisations de la Ville.

- 8) La protection de l'emprise de la promenade Queensview sur 24 mètres exige une cession de terrain à la Ville de la part de ceux qui déposent des demandes d'aménagement. Une cession de terrain est également requise autour de l'impasse qui se trouve à l'extrémité est de la rue .
- 9) Au moment de la reconstruction de la promenade Queensview :
 - a) la section transversale recommandée sera de manière générale une combinaison des sections « 24A Façades mixtes » et « 24C Rue principale » des lignes directrices sur la conception de rues collectrices de quartier afin de garantir la présence de trottoirs et de pistes cyclables des deux côtés de la rue, d'arbres de rue, d'abris de transport en commun et de places de stationnement sur rue sur au moins un côté de la rue;
 - b) l'enlèvement des poteaux électriques et l'enfouissement des fils et des infrastructures connexes sont hautement recommandés.

Parcs and espaces verts

- 10) La Ville doit continuer à gérer les caractéristiques naturelles urbaines du parc Elmhurst, telles qu'identifiées à l'annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire, conformément aux directives du volume 1 du Plan officiel.
- 11) La Ville remplacera le pavillon du parc Frank-Ryan par un nouveau pavillon comprenant des locaux d'agrément communautaires.
- 12) La promenade Queensview sera dotée d'un nouveau parc central, composé de terrains à vocation de parc regroupés aux 2670 et 2680, promenade Queensview, sensiblement de la manière indiquée à l'appendice B — Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.
- 13) Si le taux d'affectation de terrains à la création de parcs prévu par le *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* ne peut être atteint dans le cas du 2680 et du 2700, promenade Queensview, le manque à gagner pourra être comblé par une contribution en espèces en remplacement de l'affectation de terrains à la création de parcs.
- 14) Compte tenu de l'orientation préconisée dans le présent Plan pour qu'un parc soit aménagé au centre de la promenade Queensview, du côté sud, les propriétés se trouvant du côté nord de la promenade Queensview d'une superficie supérieure à 4 000 mètres carrés peuvent faire l'objet d'un paiement en espèces correspondant à la totalité de la valeur de l'affectation de terrains à vocation de parc prévue, ce qui sera déterminé au cas par cas dans le cadre du processus de traitement des demandes d'aménagement.
 - a) Si des affectations de terrains à vocation de parc sont payées en espèces dans le cadre de projets concernant des propriétés de plus de 4 000 mètres carrés situées du côté nord de la promenade Queensview, la création d'un espace public privé avec des aménagements paysagers et des arbres en bordure de la promenade Queensview pourra être exigée à l'étape des demandes de réglementation du plan d'implantation .
- 15) Un terrain à vocation de parc pourrait aussi être aménagé dans le cadre d'un éventuel projet de complexe récréatif au 2550, promenade Queensview.

Bruit, émissions et vie privée

- 16) Du côté sud de la promenade Queensview, l'emplacement et la configuration des socles des immeubles de grande hauteur doivent être pris en considération afin d'atténuer le bruit de l'autoroute 417.
- 17) Une zone tampon paysagée, comme un talus avec des arbres ou un écran antibruit de grande hauteur, devrait être mise en place le long de la limite sud des propriétés situées aux 2650, 2670, 2680, 2700, 2720 et 2740, promenade Queensview, et au 1061, chemin Pinecrest, afin d'atténuer le bruit et les émissions provenant de l'autoroute 417 ainsi que le bruit occasionné par l'O-Train.
- 18) La Ville devrait demander au ministère des Transports de l'Ontario de considérer la possibilité de prolonger les écrans antibruit le long de l'autoroute 417 à la hauteur du carrefour Pinecrest-Queensview afin de soutenir les aménagements résidentiels et à usage polyvalent à proximité du service de transport en commun rapide.

6,2 Sous-secteur Queensview : Politiques ponctuelles

Les politiques suivantes s'appliquent à certains emplacements du sous-secteur Queensview.

2550, promenade Queensview

Ce site, qui a été désigné comme en tant qu'installation municipale/centre communautaire à venir dans l'annexe C, et régi par les politiques suivantes.

- 1) Si OC Transpo juge que l'actuelle installation d'entretien des autobus est de trop, la Ville devra en rester propriétaire et l'utiliser comme installation municipale à venir.
 - a) Cette propriété est destinée à accueillir un complexe récréatif municipal.
 - b) Si elle reçoit une affectation résidentielle, la hauteur maximale des bâtiments sera de 40 étages et des transitions appropriées entre les hauteurs des bâtiments seront prévues entre la zone de carrefour et les zones de quartier au nord et à l'est.
- 2) Il faudrait étudier la possibilité de regrouper le futur complexe récréatif avec d'autres utilisations complémentaires du sol, telles qu'une bibliothèque, une garderie, des logements et un parc.
- 3) La promenade Queensview ne devrait pas être prolongée au-delà du 2550, promenade Queensview, pour rejoindre directement l'avenue Connaught; seules des liaisons indirectes devraient être considérées, comme des allées à circulation lente dotées de dispositifs de modération de la circulation.
- 4) La partie sud-est de l'emplacement, entre le sentier polyvalent est-ouest, l'avenue Connaught, l'autoroute 417 et le tunnel et la tranchée de l'O-Train, est physiquement dissociée du reste de la propriété en raison du tracé de l'O-Train et devrait être considérée comme un emplacement potentiel où aménager une aire clôturée pour chiens sans laisse ou d'autres installations appropriées.
- 5) L'aménagement doit renforcer le sentiment de sécurité des personnes qui utilisent des modes de transport actifs pour accéder à la station Queensview :
 - a) en faisant en sorte que les nouveaux bâtiments encadrent l'espace public avec des façades actives ou une forte proportion de vitrage transparent;
 - b) en tenant compte des lignes de vue entre les nouveaux bâtiments et la station Queensview et entre l'espace public et la station Queensview;

- c) en incluant des éléments créateurs d'espaces qui animent le domaine public, tels qu'un aménagement paysager distinctif ou des œuvres d'art publiques.

2550, 2600, 2611, 2615 et 2650, promenade Queensview — Aménagement jouxtant les liaisons de transport actif vers la station Queensview

- 6) Les éventuels aménagements réalisés aux 2550, 2600, 2611, 2615 et 2650, promenade Queensview, doivent améliorer l'accès par transport actif à la station Queensview de la manière suivante. :
 - a) Aménager des espaces verts, planter des arbres et installer des éclairages pour piétons dans les retraits requis le long des sentiers polyvalents, des trottoirs et des esplanades dédiées aux transports en commun afin de renforcer l'attrait et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes.
 - b) Aménager des éléments paysagers surélevés parallèlement aux sentiers polyvalents et aux trottoirs, tels qu'un talus végétalisé de faible hauteur, une jardinière ou un mur de soutènement, afin d'aider les usagers des sentiers polyvalents et des trottoirs à rester sur ces sentiers et trottoirs et de décourager les piétons qui traversent les stationnements, les allées et les voies de virage des camions.
 - c) Veiller à ce que les nouveaux bâtiments encadrent les sentiers polyvalents et les trottoirs avec des façades actives ou une forte proportion de vitrage afin de permettre une surveillance passive et de contribuer à créer un sentiment de sécurité chez les personnes qui se rendent à pied ou à vélo à la station Queensview et qui en reviennent.

2600, promenade Queensview

Les politiques énoncées dans le présent Plan, illustrées de manière conceptuelle à l'annexe C – Plan de démonstration pour le 2600, promenade Queensview, établissent une vision et des orientations pour le réaménagement de ce site d'importance stratégique situé entre la station Queensview et la promenade Queensview. Étant donné l'absence d'emprise routière directe devant la station Queensview, il faut absolument que le réaménagement du 2600, promenade Queensview, permette d'établir des liaisons piétonnières sécuritaires et attrayantes entre la promenade Queensview et la station Queensview. En outre, le réaménagement de cette propriété aura une forte incidence sur l'animation et la surveillance passive des espaces publics qui permettent l'accès à la station Queensview.

- 7) La connectivité piétonnière est-ouest devrait être déterminée par l'alignement de l'esplanade piétonnière, comme indiqué à l'appendice B – Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview, et permettre des liaisons piétonnières est-ouest entre les parties ouest et centrale du site.
- 8) La connectivité piétonnière nord-sud devrait être concentrée plus ou moins sur la partie centrale du site, avec des espaces piétonniers sécuritaires, accueillants et accessibles au public qui permettent des déplacements et des lignes de vue directs entre la promenade Queensview et l'accès ouest à la station Queensview.
- 9) Des servitudes d'accès public doivent être prévues le long des liaisons piétonnières est-ouest et nord-sud dans l'ensemble du site.
- 10) Des espaces publics privés (EPP), des parcs ou esplanades distincts, au nombre de deux, devraient être aménagés comme suit :

- a) l'un situé à l'angle sud-est du site, à côté de l'accès principal à la station Queensview;
 - b) l'autre situé dans la partie sud-centrale du site, à côté de l'accès ouest à la station Queensview;
 - c) les deux aménagements devraient être équipés d'un éclairage adapté aux piétons et de sièges et être considérés comme des emplacements potentiels pour l'installation d'œuvres d'art publiques.
- 11) L'aménagement adjacent à l'espace public privé doit comporter des façades actives et une forte proportion de vitrage transparent au niveau du sol afin de permettre une surveillance passive des lieux et de renforcer le sentiment de sécurité chez les personnes qui se rendent à la station Queensview ou qui en reviennent.

2550, 2600, 2611, 2615 et 2650, promenade Queensview — Liaisons de transport actif

Une liaison de transport actif doit être établie comme suit entre la partie centre-ouest de la promenade Queensview et le chemin Moncton.

- 12) Au moment du réaménagement des propriétés situées aux 2625, 2655, 2675, 2685, 2705 et 2725, promenade Queensview, une liaison de transport actif nord-sud a pourrait être requise entre les limites nord et sud des propriétés.
- a) Si deux propriétés contiguës font l'objet de demandes d'aménagement simultanées, il conviendra alors d'étudier les possibilités de mise en commun des besoins en terrains pour l'aménagement d'un nouveau sentier.
 - b) Une fois le sentier aménagé, la Ville étudiera les possibilités de créer une liaison de sentier entre une ou plusieurs propriétés situées sur la promenade Queensview et le chemin Moncton.

2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview

Les politiques énoncées dans le présent Plan, en combinaison avec l'appendice B — Plan de démonstration pour les propriétés situées au 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview, définissent la vision qui sera appliquée à ces quatre propriétés et qui comprend un grand parc central consolidé, une esplanade pour piétons, une nouvelle rue publique, une rue privée, des voies privées et plusieurs emplacements pour des immeubles de grande hauteur destinés à la fois au marché du logement et au logement abordable.

La concrétisation de cette vision repose sur la relocalisation des opérations du Service de police d'Ottawa se déroulent actuellement sur la propriété appartenant à la Ville située au 2670 promenade Queensview. Dans le cadre du processus de cession des terrains, il convient d'étudier les possibilités d'échanges de terrains avec les propriétaires des terrains adjacents afin de réaliser des gains d'efficacité, par exemple en prévoyant les mêmes affectations des terrains sur les parcelles adjacentes afin de faciliter le partage de stationnements souterrains. Le processus de cession des terrains, de lotissement et de demande d'aménagement sera régi par le présent Plan et l'appendice B – Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.

Le Plan de démonstration prévoit qu'une grande partie du 2670, promenade Queensview, servira de terrain à vocation de parc, tout comme le terrain à vocation de parc du 2680, promenade Queensview. Ensemble, ces deux terrains permettront de créer le parc central de la promenade Queensview. Le reste du terrain du 2670, promenade Queensview, devrait être

aménagé comme suit (du nord au sud), comme il est indiqué à l'appendice B – Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.

- Construction d'un immeuble de grande hauteur à l'est du parc avec façade sur la promenade Queensview dans lequel des logements abordables seront aménagés.
- Aménagement d'une esplanade piétonnière orientée est-ouest au sud du parc identifiée en tant qu'éventuelle liaison de transport actif à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs et destinée à être un espace public privé offrant des aires d'agrément privées et des liaisons piétonnières publiques menant à la station Queensview.
- Construction de deux immeubles de grande hauteur au sud de l'esplanade piétonnière dans lesquels des logements seront aménagés.
- Aménagement d'une nouvelle rue publique qui rejoint la promenade Queensview à deux endroits et qui s'étend généralement du nord au sud en chevauchant la limite des propriétés entre le 2680 et le 2700, promenade Queensview, d'est en ouest le long de la partie sud des 2680 et 2670, promenade Queensview, et du nord au sud le long de la limite ouest du 2650, promenade Queensview.

La limite ouest du 2670, promenade Queensview, comprend une partie de terrain grevée d'une servitude qui mène au 2676, promenade Queensview, une petite propriété distincte sur laquelle se trouve un bâtiment de télécommunications.

Toutes les parties sont invitées à maintenir l'actuelle servitude dans la mesure nécessaire, à trouver des solutions pour permettre la création d'un terrain à vocation de parc et d'une esplanade pour piétons sur les terrains de la servitude, et à intégrer l'aménagement le plus harmonieusement possible au 2670, promenade Queensview. Pour ce faire, il pourrait être envisagé de déplacer le bâtiment de télécommunications dans un stationnement souterrain.

Afin de garantir la cohérence de la vision et de l'approche adoptées conformément aux dispositions de l'appendice B — Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview, un protocole d'entente entre la Ville et les propriétaires fonciers privés pourrait être nécessaire pour régler des questions telles que les échanges de terrains, les cessions, le calendrier de réalisation, le partage des coûts et les ententes d'entretien. Un plan de lotissement guidera la création des lots et l'affectation des rues publiques et des terrains à vocation de parc.

Les politiques suivantes guideront l'aménagement des 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview, sensiblement de la manière indiquée à l'appendice B – Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.

- 13) Les demandes d'aménagement doivent de manière générale être conformes aux dispositions de l'appendice B – Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview.
- 14) La superficie minimale de terrain à vocation de parc à réserver au 2680, promenade Queensview, doit être sensiblement celle indiquée à l'appendice B — Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview. Les possibilités d'affecter davantage de terrains à la création de parcs, sans toutefois dépasser les taux maximaux prévus par le Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs de la Ville, doivent être examinées par l'entremise d'échanges de terrains, de cessions ou du processus de demande d'aménagement.

- 15) La Ville doit considérer un échange de terrains ou la cession des terrains de la servitude situés à l'extrémité ouest du 2670, promenade Queensview, aux propriétaires du 2680, promenade Queensview, afin de permettre l'affectation de la partie nord de ces terrains à la création l'éventuelle esplanade pour piétons est-ouest à titre de terrain à vocation de parc pour le 2680, promenade Queensview.
- 16) L'esplanade pour piétons proposée, identifiée en tant qu'éventuelle liaison de transport actif à l'annexeC — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, sera un espace public privé qui sera doté d'un espace d'agrément privé et de liaisons piétonnières publiques larges et accueillantes qui faciliteront l'accès à la station Queensview. L'esplanade pour piétons doit comporter tous les éléments suivants.
 - a) Une servitude d'accès public.
 - b) Des arbres le long des côtés nord et sud de l'esplanade, avec un volume de sol suffisant pour soutenir des arbres de taille moyenne ou plus, même s'ils sont situés au-dessus d'un stationnement souterrain.
 - c) Un traitement de surface distinctif permettant de différencier l'esplanade de la rue.
 - d) Un éclairage pour les piétons.
- 17) La voie publique proposée doit comprendre tous les éléments suivants.
 - a) Des places de stationnement sur rue sur au moins un côté, situées entre des avancées de trottoir, afin de délimiter visuellement lesdites places de stationnement et de limiter la largeur des voies de circulation automobile.
 - b) Des passages piétonniers surélevés à l'endroit où l'esplanade pour piétons croise la rue afin de maintenir une surface de marche plane.
 - c) L'accès au stationnement souterrain se fera à partir de la nouvelle rue publique ou privée et non à partir de la promenade Queensview.
 - d) Des arbres de rue avec un volume de sol suffisant pour soutenir des arbres de taille moyenne ou plus.

1061, chemin Pinecrest

- 18) Il est fortement recommandé d'intégrer au futur aménagement un service de garde d'enfants.
- 19) L'espace non résidentiel public requis au niveau du sol devrait généralement être situé à l'angle nord-ouest de l'immeuble de manière à donner à la fois sur le chemin Pinecrest et sur la promenade Queensview.
- 20) L'aménagement d'un talus paysager le long de la limite sud du terrain doit être considéré afin d'atténuer le bruit et les émissions provenant de l'autoroute 417.

2576, avenue Severn

Cette propriété a été acquise par la Ville pour prolonger le sentier polyvalent qui s'étend du nord au sud le long de la limite ouest du 2550, promenade Queensview, jusqu'à l'avenue Severn. On améliorera ainsi la liaison de transport actif entre la communauté de Queensway Terrace Nord et la station Queensview. Les politiques suivantes s'appliquent au 2576, avenue Severn.

- 21) La maison se trouvant sur cette propriété sera démolie pour permettre l'aménagement d'un sentier polyvalent sur un côté de la propriété.
 - a) Le sentier polyvalent doit être équipé d'un éclairage pour les piétons.

- b) La partie de la propriété qui n'est pas requise pour l'aménagement du sentier polyvalent sera dissociée et cédée comme futur site pour des projets résidentiels.

847, avenue Connaught

- 22) Cette propriété de la Ville sera utilisée pour l'aménagement d'installations de transport actif qui relieront le réseau de rues locales aux sentiers de la CCN dans la vallée du ruisseau Pinecrest.

999, 1003 et 1007, avenue Connaught

Ces trois propriétés ont été expropriées dans le cadre de l'Étape 2 du prolongement de l'O-Train vers l'ouest afin d'aménager le tunnel entre les terrains de la CCN situés dans la vallée du ruisseau Pinecrest et le 2550, promenade Queensview. Étant donné que ces propriétés sont grevées par le tunnel et ne peuvent pas être affectées par la Ville à titre de terrain à vocation de parc, la politique suivante guidera l'utilisation future de ces terrains.

- 23) Une fois les sentiers polyvalents achevés sur ces propriétés, comme il est indiqué sommairement à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, il conviendra d'étudier la possibilité d'aménager l'espace entre les sentiers donnant sur l'avenue Connaught en un espace communautaire, tel qu'un jardin communautaire ou un lieu de rassemblement sans caractère officiel doté de sièges et agrémenté d'aménagements paysagers.

2553, avenue Severn

- 24) La partie nord du terrain de la Severn Avenue Public School qui permet de rejoindre l'avenue Chambers devrait être améliorée pour en faire une liaison de transport actif officielle dotée d'un sentier polyvalent asphalté et entretenu en hiver et d'un bateau de trottoir pour améliorer l'accessibilité et l'accès par transport actif au terrain de l'école.

2720, chemin Richmond

- 25) La partie sud-est du 2720, chemin Richmond, qui fait face à l'avenue Rob Roy, est située dans le secteur visé par le Plan et devrait être mieux utilisée, soit pour officialiser un raccourci piétonnier entre l'avenue Rob Roy et la Maison de la Francophonie, soit pour la dissocier et l'aliéner afin de créer un ou plusieurs nouveaux lots destinés à des immeubles résidentiels de faible hauteur sur l'avenue Rob Roy.

Section 7 : Baxter — Sous-secteur Iris

Les politiques suivantes s'appliquent au sous-secteur Baxter-Iris, tel qu'il est indiqué à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire. Le sous-secteur Baxter-Iris comprend les terrains du secteur visé par le Plan qui sont situés au sud de l'autoroute 417 et à l'est du chemin Greenbank et qui font l'objet d'une désignation de carrefour s'étendant sur une grande partie des parties nord et ouest du sous-secteur Baxter-Iris. La désignation de couloir s'applique à la rue Iris et à un court segment du chemin Greenbank. Les terrains situés au sud et à l'est des désignations de carrefour et de couloir font partie de la désignation de quartier et d'espace vert et comprennent des parties des communautés de Queensway Terrace Sud, Ridgeview et parc Parkway.

Le sous-secteur Baxter-Iris possède bon nombre des ingrédients requis pour former une communauté dynamique et complète, mais il est confronté à de nombreux défis en matière de transport et d'utilisation du sol, tels que les obstacles au transport actif engendrés par l'autoroute 417 et ses bretelles d'accès et de sortie; les volumes de circulation importants sur le chemin Greenbank et le chemin Baseline situé à proximité; une destination commerciale d'importance régionale; une installation récréative d'importance régionale dans le parc Pinecrest; des terrains à usage industriel léger desservis par une rue sans issue sur le chemin Baxter. Ensemble, ces éléments ont donné lieu à une circulation automobile intense, à des problèmes de connectivité et à la présence de vastes stationnements de surface dans le sous-secteur Baxter-Iris.

Cependant, l'accès et les options de transport connaîtront des changements majeurs avec l'ouverture des stations Pinecrest, Queensview et Iris à proximité ainsi qu'avec la mise en œuvre du futur couloir de transport rapide par autobus sur le chemin Baseline. Ces changements créeront des possibilités de densification et d'aménagement de nouveaux parcs, mais nécessiteront également une amélioration de la sécurité et de la connectivité pour soutenir les nouveaux trajets utilisés pour accéder aux services de transport rapide. Il est notamment impératif d'améliorer les infrastructures pour les piétons et les cyclistes sur le pont Pinecrest qui enjambe l'autoroute 417 ainsi que sur la rue Iris, le chemin Baxter et la promenade Southwood, qui doivent tous faire l'objet de projets selon le Plan directeur des transports et sont mentionnés à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

Sous-secteur Baxter-Iris — Désignation de carrefour

La désignation de carrefour au sein du sous-secteur Baxter-Iris fournit un cadre permettant de recentrer la densité des utilisations des sols et les options de mobilité autour des stations O-Train situées à proximité, les bâtiments les plus hauts étant les plus proches de la passerelle pour piétons menant à la station Queensview. Les hauteurs maximales de bâtiments sont plus faibles du côté ouest du carrefour dans ce sous-secteur, près du chemin Greenbank, car l'accès des piétons à l'O-Train est nettement moins pratique que le trajet entre le chemin Baxter et la station Queensview. Les autres hauteurs de bâtiments diminuent en général jusqu'aux limites du carrefour et varient en fonction de la taille des lots et de la possibilité de transition entre les hauteurs de bâtiments ainsi que de l'accès à pied aux stations de l'O-Train. Dans l'ensemble, le sous-secteur Baxter-Iris conservera sa vocation de destination commerciale régionale dynamique, mais favorisera également la densification résidentielle et les usages polyvalents à proximité des stations de l'O-Train ainsi que l'aménagement de nouvelles rues, de liaisons de transport actif et de parcs pour améliorer la connectivité et la qualité de vie d'une population en pleine croissance.

Sous-secteur Baxter-Iris — Désignation de couloir

La désignation de couloir établit les autorisations pour la densification des immeubles de faible et moyenne hauteur le long de la rue Iris, dans le respect général des dispositions du volume 1 du Plan officiel. Bien que les autorisations relatives à l'aménagement du territoire permettent certaines utilisations non résidentielles des terrains, il n'en reste pas moins que l'aménagement sera principalement résidentiel, la plupart des aménagements commerciaux et à usage polyvalent étant réservés au carrefour voisin. Le couloir de la rue Iris deviendra une importante voie de transport actif qui facilitera l'accès aux stations Pinecrest, Queensview et Iris de l'O-Train.

Sous-secteur Baxter-Iris — Désignation de quartier

La désignation de quartier s'applique à certaines parties des communautés de Queensway Terrace Sud, de Ridgeview et du parc Parkway, qui comptent principalement des maisons individuelles, plusieurs parcs et écoles, et un bon accès aux stations Queensview et Iris au nord et à l'est ainsi qu'au futur couloir de transport rapide par autobus du chemin Baseline vers le sud. Dans la désignation de quartier, le présent Plan laisse principalement l'apport de changements aux permis d'aménagement au *Règlement de zonage* et soutient généralement une plus grande diversité d'options d'immeubles résidentiels de faible hauteur. Le présent Plan exige également de nouvelles liaisons au moment de l'aménagement de grands sites dans les désignations de quartier, de couloir et de carrefour, lesquelles liaisons amélioreront l'accès aux parcs, aux transports en commun et aux commodités du quartier.

Sous-secteur Baxter-Iris — Désignation d'espaces verts et de parcs dans d'autres désignations

Avec le temps, ce secteur sera doté de plusieurs nouveaux parcs au fur et à mesure que des propriétés seront aménagées sur le chemin Baxter dans la désignation de carrefour et connaîtra une expansion vers le parc Parkway dans la désignation de quartier. Le présent Plan met également l'accent sur la création de nouvelles installations de loisirs dans le parc Pinecrest, près de la rue Iris, afin de soutenir la densification des zones situées à proximité.

7,1 Sous-secteur Baxter-Iris : Politiques sectorielles

Rue Iris

La rue Iris est un important couloir est-ouest qui relie plusieurs quartiers résidentiels, des destinations commerciales et deux artères principales avec un accès autoroutier à proximité. L'arrivée des stations Iris, Queensview et Pinecrest de l'O-Train signifie que la rue Iris deviendra de plus en plus un élément multimodal de l'accès au transport en commun rapide. Avec le temps, l'utilisation et la mise en valeur des terrains de la rue Iris évolueront, car le couloir accueillera principalement des immeubles de faible et moyenne hauteur. Les politiques suivantes s'appliquent à la rue Iris dans le secteur visé par le Plan.

- 1) La rue Iris doit accueillir en toute sécurité tous les modes de transport.
- 2) La Ville doit considérer la réaffectation de l'espace routier dédié au stationnement sur rue en faveur de nouvelles installations de transport actif ou de l'amélioration des installations actuelles.

- 3) Le nombre de bateaux de trottoir et de voies d'accès privées doit être réduit au minimum sur la rue Iris et généralement limité à un par lot. Sur les propriétés d'angle, des bateaux de trottoir et des voies d'accès privées doivent être aménagés à partir des rues transversales.

Chemin Baxter et prolongement à venir du chemin Baxter jusqu'à la promenade Elmira

La passerelle pour piétons qui enjambe l'autoroute 417 entre le chemin Baxter et la station Queensview confère au chemin Baxter un nouveau rôle essentiel en matière de mobilité, à savoir transporter les personnes du sous-secteur Queensview vers et depuis la station Queensview. Bien que les travaux prévus pour la station Queensview comprennent certaines améliorations du chemin Baxter, le présent Plan précise les investissements supplémentaires qui seront nécessaires pour accommoder le nombre croissant de passagers de l'O-Train qui utiliseront le chemin Baxter et la passerelle pour piétons pour accéder à la station Queensview.

Actuellement, l'extrémité est du chemin Baxter est située au 1050, chemin Baxter, ce qui crée une impasse juste à l'est de la passerelle pour piétons qui enjambe l'autoroute 417 en direction de la station Queensview. La vision du présent Plan est d'améliorer considérablement la connectivité dans ce secteur en prolongeant le chemin Baxter au-delà du 1050, chemin Baxter, pour le relier à la promenade Elmira, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs. Une étude de la circulation à venir déterminera si ce prolongement de la route ira jusqu'à la promenade Elmira ou s'il se terminera en impasse à peu près dans le coin sud-est du 1050, chemin Baxter, avec une liaison de transport actif vers la promenade Elmira.

De plus, un sentier polyvalent sera aménagé entre le coin nord-est du 1050, chemin Baxter, le long des parties nord des 2221 et 2179, promenade Elmira, et le parc Parkway afin d'assurer assurer une liaison piétonnière directe entre la communauté du parc Parkway et la passerelle menant à la station Queensview.

Les politiques suivantes s'appliquent au chemin Baxter et à son prolongement jusqu'à la promenade Elmira,

- 4) Étude de la faisabilité des éléments suivants au moment de la réfection ou la reconstruction à venir du chemin Baxter.
 - a) Ajout d'aires de débarquement et d'embarquement de passagers.
 - b) Aménagement de pistes cyclables pour remplacer les bandes cyclables sur la chaussée.
 - c) Aménagement de voies cyclables sur les côtés nord et sud de la passerelle pour piétons menant à la station Queensview afin de permettre aux cyclistes de traverser l'autoroute 417 en tout temps sans entrer dans une zone de tarification contrôlée.
 - d) Aménagement de passages pour piétons .
- 5) Le chemin Baxter doit pouvoir accommoder de façon sécuritaire tous les modes de transport.
- 6) Au moment du réaménagement du 1050, chemin Baxter, le chemin Baxter sera prolongé tout au long du site et cédé à la Ville en tant que voie publique, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, et sera finalement relié à la promenade Elmira, que ce soit par une route ou une liaison de transport actif. D'autres tracés pour le prolongement du chemin Baxter en passant par le 1050, chemin Baxter, peuvent être retenus dans le cadre du processus d'approbation du projet d'aménagement sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.

- 7) La Ville peut envisager l'acquisition de propriétés sur le côté nord de la promenade Elmira pour permettre le prolongement du chemin Baxter entre le 1050, chemin Baxter et la promenade Elmira. Si l'option d'acquérir des propriétés n'est pas retenue, l'aménagement d'une voie, d'une allée ou d'un sentier polyvalent sur la propriété de la Ville située au 2267, promenade Elmira, pour atteindre le 1050, chemin Baxter peut être envisagé.

Parc Pinecrest

- 8) La Ville doit étudier la possibilité d'introduire de nouvelles commodités dans le parc, en particulier à l'angle nord-ouest de celui-ci, lesquelles seraient accessibles à partir de la rue Iris.

Reconfiguration de l'accès routier ouest au 2685, rue Iris, et au 2735-2745, rue Iris

- 9) Au moment du réaménagement de la partie ouest du 2685, rue Iris, ou du 2735-2745, rue Iris, une étude sur les transports devra être réalisée afin que l'on puisse évaluer la reconfiguration de l'accès multimodal à ces propriétés. L'étude sur les transports devra notamment prendre les éléments suivants en considération.
 - a) Déplacer l'intersection de la rue publique ou privée ou de l'allée sur la rue Iris plus à l'est pour permettre la formation de files d'attente plus longues à l'intersection de la rue Iris et du chemin Greenbank.
 - b) Établir les besoins en matière d'emprise pour l'extrémité ouest de la rue Iris, entre le chemin Greenbank et l'intersection décrite dans la politique 9a) ci-dessus, qui pourrait être plus large que pour le reste de la rue Iris.
 - c) Répartir équitablement les pertes de terrain entre les propriétaires fonciers ou prévoir une indemnisation appropriée par le biais d'une entente privée avec les propriétaires fonciers.
 - d) Ajuster les limites sud des propriétés situées au 2735-2745, rue Iris, avec la possibilité de cession par la Ville ou d'échange de terrains pour des portions de l'emprise de la rue Iris afin d'améliorer l'uniformité des limites des propriétés situées du côté nord de la rue Iris et de faire en sorte que les aménagements futurs encadrent mieux la rue Iris.
 - e) Améliorer la sécurité, en particulier pour les personnes utilisant des moyens de transport actifs.

Intersection du chemin Greenbank et de la rue Iris

- 10) Les modifications qui seront apportées à l'intersection ou aux feux de signalisation devraient permettre la création d'un passage pour piétons et cyclistes est-ouest dans la partie nord de l'intersection afin d'améliorer la connectivité avec la station Pinecrest.

Ministère des Transports, bretelle d'accès à l'autoroute 417

- 11) Au moment du remplacement du pont Pinecrest qui enjambe l'autoroute 417, il conviendra de réfléchir à l'emplacement et à la configuration de la bretelle d'accès à l'autoroute 417 en direction est depuis le chemin Greenbank en direction nord afin d'améliorer la géométrie, réduire les répercussions sur l'intersection du chemin Greenbank et de la rue Iris, limiter les coûts d'entretien à long terme et améliorer les façades des bâtiments du 2735-2745, rue Iris, donnant sur le chemin Greenbank.

7,2 Sous-secteur Baxter-Iris : Politiques ponctuelles

Les politiques suivantes s'appliquent aux différents sites du sous-secteur Baxter-Iris.

2155, promenade Elmira

- 1) L'affectation d'un terrain à vocation de parc doit être prévue pour agrandir le parc Parkway, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 2) Une liaison publique de transport actif nord-sud doit être prévue entre le parc Parkway et la promenade Elmira, comme il est indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

2179, promenade Elmira

- 3) Au moment du réaménagement, un sentier polyvalent est-ouest doit être prévu comme partie intégrante d'une future liaison entre le parc Parkway et le prolongement de la promenade Baxter, sensiblement de la manière indiquée dans la proposition de liaison de transport actif de l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
- 4) Au moment du réaménagement, un terrain à vocation de parc doit être prévu en vue d'un éventuel agrandissement du parc Parkway ou de l'établissement d'une liaison entre le parc Parkway et la promenade Elmira. Il se peut qu'une servitude d'accès public soit nécessaire pour permettre l'accès des piétons entre la promenade Elmira et le parc Parkway.
- 5) L'aménagement doit être conçu de manière à limiter les effets d'ombre sur le site de l'école et le parc attenants.

2221, promenade Elmira

- 6) Il est recommandé que cette propriété soit maintenue dans sa vocation scolaire.
- 7) Si cette propriété est réaménagée, un sentier polyvalent est-ouest doit être prévu comme partie intégrante d'une future liaison entre le parc Parkway et le prolongement de la promenade Baxter, sensiblement de la manière indiquée dans la liaison de transport actif proposée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

2267, promenade Elmira

- 8) Cette propriété appartenant à la Ville sera utilisée à d'éventuelles fins de transport pour permettre le prolongement du chemin Baxter afin de le relier à la promenade Elmira, comme indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

2453, rue Iris

- 9) Au moment du réaménagement, une liaison de transport actif nord-sud et dotée d'un éclairage adapté aux piétons sera requise entre le chemin Elmira et la rue Iris.
- 10) Les aménagements réalisés le long de la liaison de transport actif nord-sud doivent être conçus de manière à créer un sentiment de sécurité, par exemple en prévoyant une forte proportion de vitrages transparents et en limitant la présence de murs aveugles, en

garantissant la présence de lignes de vue directes sur les voies publiques et en intégrant un éclairage approprié.

- 11) Le nombre de bateaux de trottoir et de voies d'accès privées doit être réduit au minimum sur la façade de la rue Iris, l'accès des véhicules devant de préférence se faire par la promenade Elmira.
- 12) Le stationnement en surface, le cas échéant, sera situé à l'intérieur du site et ne sera pas visible depuis la rue Iris.
- 13) Au moment du réaménagement, le promoteur devra explorer les possibilités avec la Ville d'accueillir un centre de garde d'enfants dans un bâtiment proposé situé au centre du projet afin de soutenir la croissance démographique prévue, en tenant compte des besoins en espaces de jeu extérieur et des exigences d'accès en véhicule pour l'embarquement et le débarquement des enfants.

1105, chemin Cobden

- 14) Au moins un usage non résidentiel sera requis au niveau du sol, face à l'angle du chemin Cobden et de la promenade Elmira, lequel servira à animer les rues et à fournir des commodités de quartier.

1119, chemin Baxter

- 15) Au moins un usage non résidentiel sera requis au niveau du sol, face à l'angle du chemin Baxter et de la rue Iris, lequel servira à animer les rues et de fournir des commodités de quartier.
- 16) Au moment du réaménagement, la mise en place d'installations cyclables pourrait être requise le long du côté est du chemin Baxter.
- 17) Les futurs terrains à vocation de parc doivent être situés dans la partie nord du site afin d'être regroupés avec les futurs terrains à vocation de parc du 1101, chemin Baxter, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.

1101, chemin Baxter

- 18) Au moment du réaménagement, un trottoir sera exigé dans l'emprise le long des côtés est et sud du chemin Baxter, à côté du 1101, chemin Baxter.
- 19) Au moment du réaménagement, des aménagements cyclables pourraient être requis dans l'emprise le long des côtés est et sud du chemin Baxter, à côté du 1101, chemin Baxter.
- 20) Le réaménagement doit inclure une ou plusieurs nouvelles rues publiques ou privées qui présentent toutes les caractéristiques suivantes.
 - a) Meilleure connectivité globale de l'ensemble du site.
 - b) Accès direct à la station Queensview.
 - c) Priorité à la sécurité des personnes qui utilisent les transports actifs.
 - d) Liaisons avec le réseau routier.
- 21) L'emplacement de la ou des nouvelles rues à la hauteur du 1101, chemin Baxter, qui sont identifiées en tant que réseau routier conceptuel à venir à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, peut être modifié pendant l'examen des

demandes d'aménagement sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan, à condition qu'il soit conforme aux exigences de la politique 20) ci-dessus.

- 22) Nonobstant la politique 2.1 (6), les aménagements réalisés dans la partie nord-ouest du site donnant sur le chemin Baxter peuvent exiger la présence de façades actives le long de la ou des nouvelles rues publiques ou privées à l'intérieur du site plutôt que le long du chemin Baxter afin d'atténuer les répercussions sonores de l'autoroute 417, à condition que les conditions suivantes soient remplies.
- a) Nouvelle rue publique ou privée conforme aux exigences de la politique 20) ci-dessus.
 - b) Les façades des bâtiments au niveau du sol donnant sur le chemin Baxter et l'aménagement paysager entre les bâtiments et le chemin Baxter doivent contribuer au confort et à la sécurité des piétons, par exemple par la réduction du nombre de murs aveugles et l'installation de vitrages transparents.
 - c) Les aires d'expédition, de réception, de chargement, de collecte des déchets et autres aires similaires doivent être situées à des endroits où elles auront le moins d'incidence possible sur le domaine public.
- 23) L'aménagement de la partie nord du site peut inclure une passerelle pour piétons enjambant le chemin Baxter afin que l'on puisse atteindre directement la passerelle pour piétons qui surplombe l'autoroute 417 à la hauteur de la station Queensview sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.

1050, chemin Baxter

- 24) Une nouvelle rue publique devra être aménagée, approximativement à l'emplacement indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs et tel que décrit à la section 7.1, politique 6), pour prolonger le chemin Baxter jusqu'à la promenade Elmira.
- 25) L'aménagement doit être situé et conçu de manière à limiter l'effet d'ombre sur le site de l'école attenante.
- 26) La liaison de transport actif est-ouest qui longe la partie sud de la propriété servira à relier les parcs qui seront aménagés au 1101 et au 1050, chemin Baxter.

2685, rue Iris

Le 2685, rue Iris, comprend un centre commercial avec des commerces de détail de grande surface, des bâtiments commerciaux indépendants et de vastes stationnements en surface. L'ensemble du site est désigné comme un carrefour et présente un potentiel de densification important.

Les hauteurs maximales de bâtiments sont les plus élevées à l'angle nord-est du site, qui est le plus proche de la station Queensview. Il serait possible de construire des immeubles de grande hauteur, principalement dans la moitié nord du site, et des immeubles de hauteur moyenne dans la partie sud du site, le long de la rue Iris, afin d'assurer une meilleure intégration avec la désignation de couloir mineur indiquée dans le volume 1 du Plan officiel et l'emprise relativement étroite de la rue Iris.

Le site profitera d'une rue publique ou privée plus officielle qui servira non seulement d'allée permettant d'accéder au stationnement, mais qui constituera également un élément d'organisation pour l'aménagement futur du site et favorisera la connectivité multimodale entre

la rue Iris et le chemin Baxter. Cette rue pourra rester privée si les terrains qui la bordent restent entièrement commerciaux. Si des terrains résidentiels sont proposés, une rue publique pourra être requise.

- 27) Au moment du réaménagement, l'accès principal des véhicules depuis la rue Iris devrait être déplacé plus à l'est, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, et comme décrit à la section 7.1, politique 9).
- 28) Le futur réseau conceptuel de rues qui sera aménagé sur le site, comme il est indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, pourra être public ou privé et exigera la construction de trottoirs.
- 29) L'affectation de parc doit être guidée par les politiques suivantes.
 - a) En ce qui concerne l'aménagement de la partie nord-est du site donnant sur le chemin Baxter, un nouveau parc devrait être aménagé le long du chemin Baxter, mais à l'écart de l'autoroute 417, sensiblement de la manière indiquée à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs.
 - b) En ce qui concerne l'aménagement de la partie restante du site, l'affectation de terrains à vocation de parc sera requise si des utilisations résidentielles sont proposées, et tout nouveau parc devra donner sur une voie publique.
- 30) Le futur aménagement de la partie sud du site devra être doté de façades actives le long de la rue Iris. Si le commerce de détail de grande surface est conservé ou remodelé avec un accès principal par le nord (pour la visibilité depuis l'autoroute 417), un aménagement résidentiel ou à usage polyvalent orienté vers la rue devra être implanté entre la rue Iris et le commerce de détail de grande surface dont la façade donnera sur la rue Iris.
- 31) Une future liaison de transport actif nord-sud pourrait être nécessaire au moment du réaménagement du 2685, rue Iris, entre la rue Iris et la rue ou l'allée est-ouest.

2735-2745, rue Iris

- 32) Les futures limites des lots seront déterminées par les politiques suivantes.
 - a) Si une nouvelle rue ou une nouvelle allée est aménagée le long de la limite des 2735 et 2685, rue Iris, approximativement à l'emplacement indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs, la limite sud des propriétés des 2735 et 2745, rue Iris, devrait être ajustée pour permettre d'améliorer les façades des bâtiments du côté nord de la rue Iris.
 - b) Si la bretelle d'accès à l'autoroute 417 située à l'ouest des 2735 et 2745, rue Iris, est reconfigurée de manière à optimiser l'utilisation du terrain, comme il est décrit à la section 3. 8, la Ville pourrait considérer l'acquisition des terrains excédentaires du ministère des Transports afin d'améliorer les façades des bâtiments du côté est du chemin Greenbank et de créer des liaisons piétonnières qui mènent plus directement à la station Pinecrest.

Section 8 : Sous-secteur de la promenade Morrison

Les politiques suivantes s'appliquent au sous-secteur de la promenade Morrison, comme indiqué à l'annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire. Le sous-secteur de la promenade Morrison concerne uniquement la désignation de zone industrielle polyvalente visant le côté nord de la partie est-ouest de la promenade Morrison. Le présent Plan reconnaît l'importance qu'ont ces terrains de zone industrielle polyvalente pour les emplois.

L'extrémité est de la promenade Morrison, à la hauteur du chemin Greenbank, se trouve à moins de 500 mètres de la station Pinecrest. La liaison restante via le chemin Greenbank et le pont Pinecrest qui enjambe l'autoroute 417 fera l'objet d'améliorations relatives aux transports actifs dans les années à venir, ce qui renforcera considérablement la sécurité et l'agrément des personnes qui se déplacent à pied ou à vélo entre la station Pinecrest et la promenade Morrison.

Les extrémités sud et ouest de la promenade Morrison, au-delà du secteur visé par le Plan, aboutissent au chemin Baseline, où sera aménagée une station de transport rapide par autobus sur le couloir est-ouest du chemin Baseline. La promenade Morrison peut donc être considérée comme un axe de plus en plus important qui reliera bientôt deux couloirs de transport rapide distincts. En conséquence, les améliorations qui seront apportées à la promenade Morrison devraient être axées sur la sécurité et l'agrément des modes de transport actif afin de favoriser ces liaisons avec le transport en commun rapide.

La vision pour le secteur de la promenade Morrison est de soutenir les projets d'aménagement de zones industrielles polyvalentes et la croissance de l'emploi, d'améliorer la sécurité et la connectivité des transports actifs et d'accroître le couvert forestier urbain.

8,1 Sous-secteur de la promenade Morrison : Politiques sectorielles

Installations de transport actif à venir

- 1) La Ville étudiera la faisabilité des améliorations suivantes en matière de transport actif sur la promenade Morrison.
 - a) Installations cyclables sur la promenade Morrison entre le chemin Baseline et le chemin Greenbank.
 - b) Achèvement du trottoir sur les côtés sud et est de la promenade Morrison, du sud de la zone visée par le Plan jusqu'à l'avenue Draper.

1070, 1090, 1120 ou 1130, promenade Morrison

- 2) Au moment du réaménagement de l'un des immeubles situés au 1070, 1090, 1120 ou 1130, promenade Morrison, la Ville considérera la possibilité d'acquérir des terrains pour construire un éventuel sentier polyvalent nord-sud et une passerelle de transport actif au-dessus de l'autoroute 417.

Couvert forestier urbain

- 3) Au moment du réaménagement de l'une des propriétés du sous-secteur de la promenade Morrison, on étudiera la possibilité de planter des arbres qui augmenteront le couvert forestier urbain, réduiront l'effet d'îlot de chaleur et atténueront la dispersion des particules polluantes provenant de l'autoroute 417.



Section 9 : Mise en œuvre

Il est recommandé de lire le présent Plan dans son intégralité en même temps que le Plan officiel, car il sert de complément aux politiques du Plan officiel. Les politiques suivantes fournissent des orientations et des éclaircissements pour la mise en œuvre du présent Plan.

- 1) Advenant que les politiques du Plan secondaire recoupent celles du Volume 1 du Plan officiel, les politiques du présent Plan prévaudront .
- 2) En cas de divergence entre les annexes et le libellé d'une politique, le libellé de la politique prévaudra.
- 3) En cas de divergence :
 - a) entre les politiques sectorielles et les politiques propres à une désignation, les politiques sectorielles prévaudront;
 - b) entre les politiques sectorielles et les politiques ponctuelles, les politiques ponctuelles prévaudront.
- 4) L'information contenue dans les annexes du présent Plan fait partie des politiques de la Ville.
- 5) Les appendices du présent Plan, y compris les plans de démonstration, ne sont pas considérés comme des politiques de la Ville et sont fournis à titre indicatif et peuvent être modifiés dans le cadre de demandes d'aménagement sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan.
- 6) Les chiffres figurant dans le présent Plan sont donnés à titre indicatif uniquement et ne sont pas considérés comme faisant partie de la politique. En cas de divergence entre les chiffres et les politiques ou annexes, les politiques et annexes prévaudront.
- 7) Lorsque plusieurs catégories de hauteur maximale sont présentes sur une propriété, l'emplacement de la ligne de démarcation entre les différentes catégories de hauteur à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs est approximatif et doit être déterminé dans le cadre d'une demande d'aménagement. Les modifications apportées au présent Plan ne seront pas imposées pour les écarts mineurs par rapport aux emplacements des catégories de hauteur qui respectent l'esprit du présent Plan.
- 8) Dans l'ensemble du présent Plan, les références aux piétons et aux transports actifs sont implicites et incluent les déplacements avec aide à la mobilité, y compris les personnes utilisant des dispositifs d'aide à la mobilité motorisés ou non motorisés. Les transports actifs visent également les dispositifs de micromobilité tels que définis dans le Plan directeur des transports.
- 9) Les projets d'installations piétonnières et cyclables du Plan directeur des transports répertoriés à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs sont des projets d'investissement de la Ville qui sont généralement mis en œuvre au moment de la réfection ou de la reconstruction des routes. Les installations cyclables prévues dans le Plan directeur des transports répertoriées à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs sont destinées à des emplacements où la Ville a l'intention de fournir de telles installations avec le temps.
- 10) L'emplacement des futures liaisons de transport actif indiqué à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs et dans les plans de démonstration des appendices est approximatif et doit être déterminé dans le cadre d'une demande

d'aménagement. Aucune modification du présent Plan ne sera requise pour ajuster l'emplacement des sentiers, à condition que l'esprit du présent Plan soit respecté.

- 11) La légende intitulée « Permis d'aménagement en vertu Plan officiel » qui se trouve à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs signifie que les conditions des permis d'aménagement, comme les hauteurs maximales de bâtiments, seront conformes aux dispositions du volume 1 du Plan officiel, mais que toutes les politiques du présent Plan qui ont préséance sur les dispositions du volume 1 s'appliquent toujours.
- 12) Les hauteurs conditionnelles indiquées à l'annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs doivent être interprétées conjointement avec les détails supplémentaires figurant dans les politiques de désignation, les politiques sectorielles et les politiques ponctuelles applicables.
- 13) Dans le présent Plan, les références à un parc ou à un terrain à vocation de parc désignent des parcs publics appartenant à la Ville et entretenus par celle-ci.
- 14) Les demandes d'aménagement doivent être présentées au Comité d'examen du design urbain (ou son successeur) conformément aux critères énoncés à la section 4.6.1 du volume 1 du Plan officiel.
- 15) Un plan de lotissement sera exigé lorsque le réaménagement d'une propriété comprend la construction d'une nouvelle voie publique.
- 16) Les demandes d'aménagement nécessitant une modification du Plan officiel pour apporter des révisions au présent Plan devront être accompagnées d'une justification de l'aménagement comprenant une évaluation de la proposition au regard des principes directeurs de la section 1 afin que l'on puisse déterminer si la proposition est conforme au présent Plan.

Annexes

Annexe A — Secteur visé par le Plan secondaire et désignations de l'aménagement du territoire

Annexe B — Sous-secteurs du Plan secondaire

Annexe C — Hauteurs maximales des bâtiments, connectivité et parcs

Annexe D — Propriétés soumises à des politiques ponctuelles

Appendices

Appendice A — Plan de démonstration pour Foster Farm

Appendice B — Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview

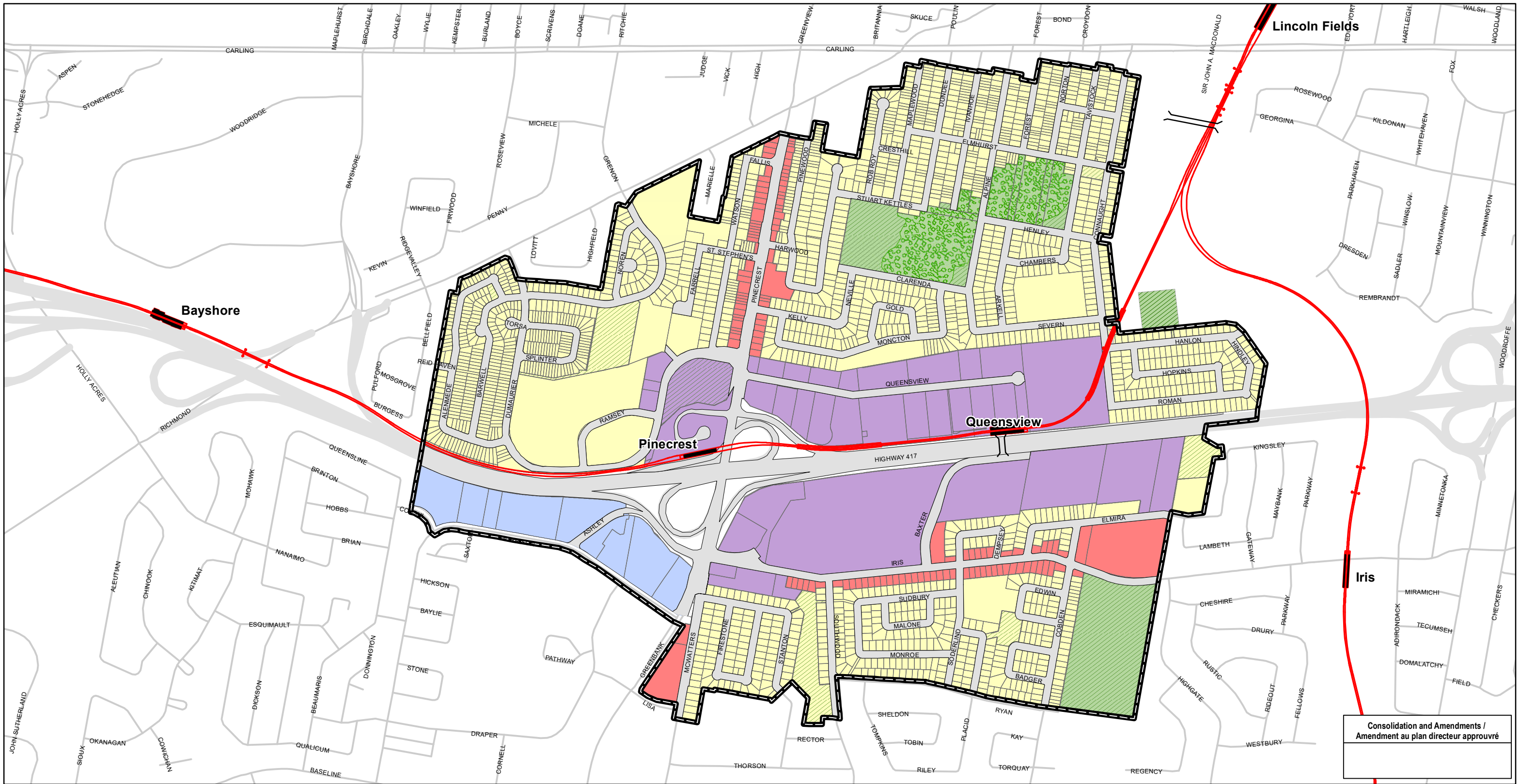
Appendice C — Plan de démonstration pour le 2600, promenade Queensview

Appendice D1 — Plan de démonstration à long terme d'une modification éventuelle du tracé de l'avenue Dumaourier



Appendice D2 — Perspectives conceptuelles applicables aux terrains situés au nord de la station Pinecrest

Appendice E — Étude relative aux transports dans le secteur des stations Pinecrest et Queensview

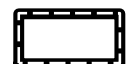










Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview



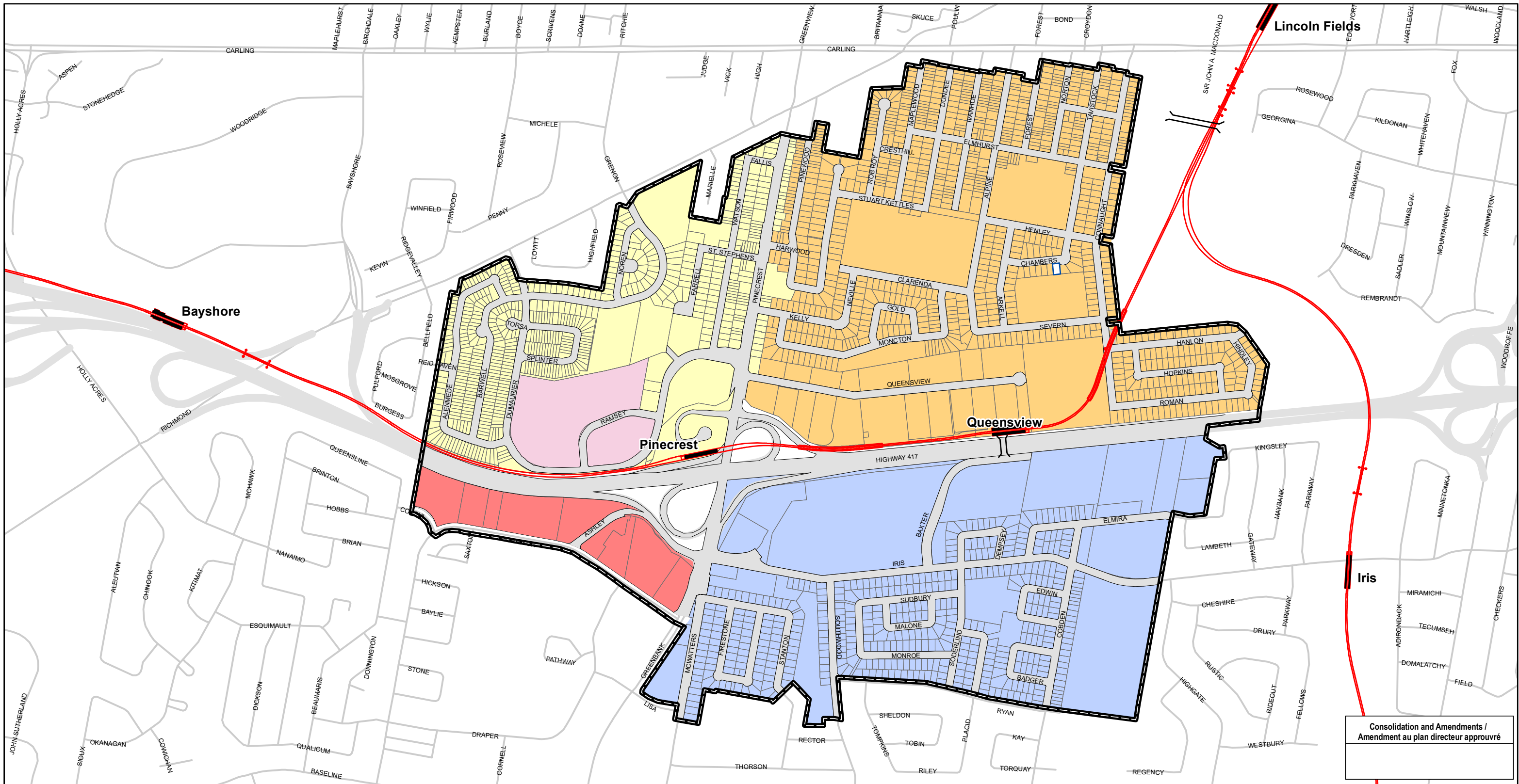
SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule A - Secondary Plan Area and Land Use Designations

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe A - Zone du plan secondaire et désignations de l'utilisation du sol

 Secondary Plan Boundary / Limite du plan secondaire

- | | | |
|---|--|---|
|  Hub / Carrefour |  Greenspace / Espace Vert |  O-Train |
|  Corridor / Couloir |  Greenspace - Urban Natural Feature / Espace vert - Caractéristique naturelle urbaine | |
|  Neighbourhood / Quartier |  Park / Parc | |
|  Mixed Industrial / Industrie Mixte | | |






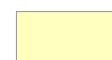


Consolidation and Amendments /
Amendement au plan directeur approuvé



Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule B - Secondary Plan Sectors



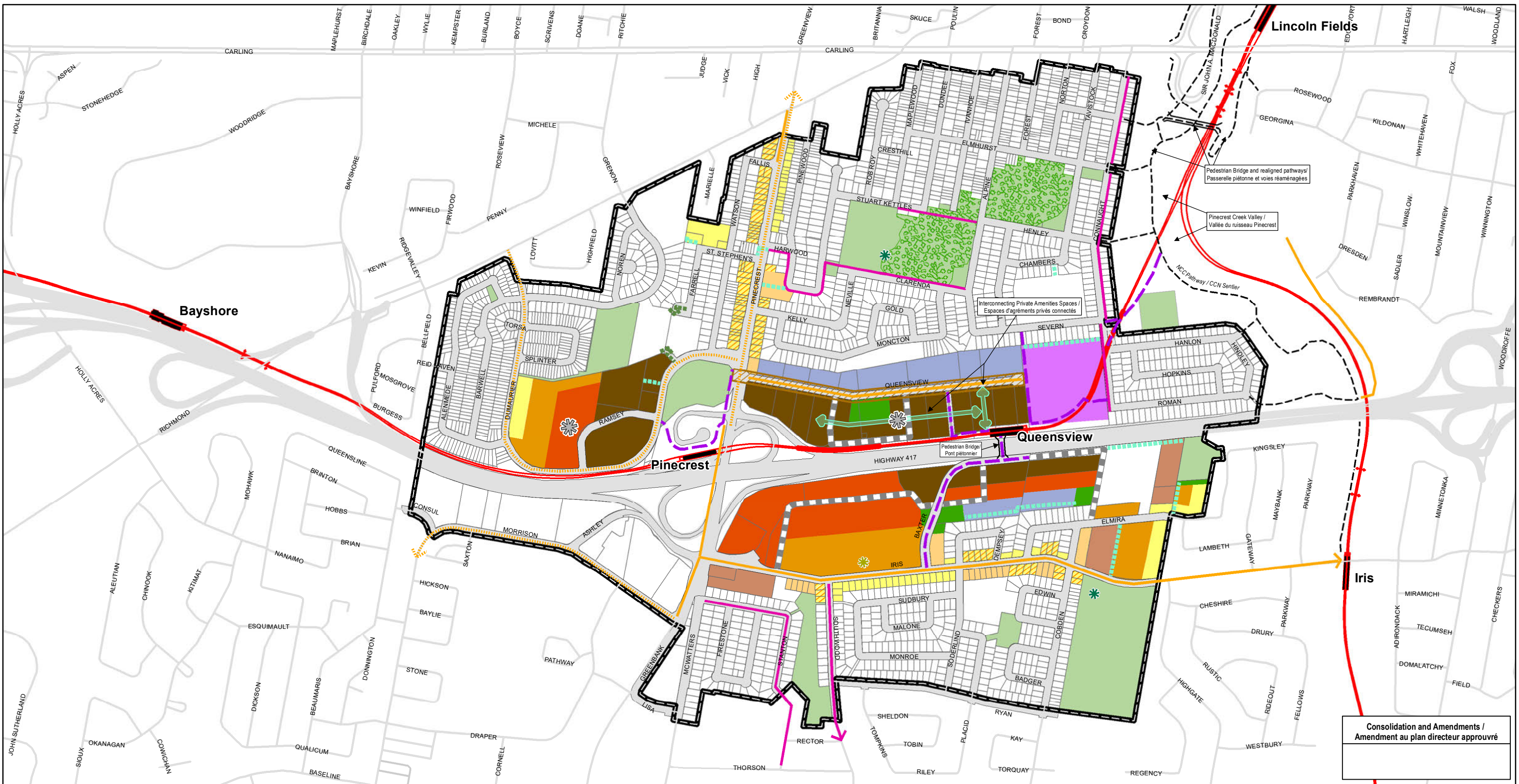
 Secondary Plan Boundary /
Limite du plan secondaire

-  Secteur Pinecrest Sector
-  Secteur Foster Farm Sector
-  Secteur Queensview Sector

-  Secteur Promenade Morrison Drive Sector
-  Secteur Iris-Baxter Sector

 O-Train

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe B – Secteurs du plan secondaire



Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule C – Maximum Building Heights, Connectivity and Parks

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe C – Hauteur maximale des bâtiments, connectivité et parcs



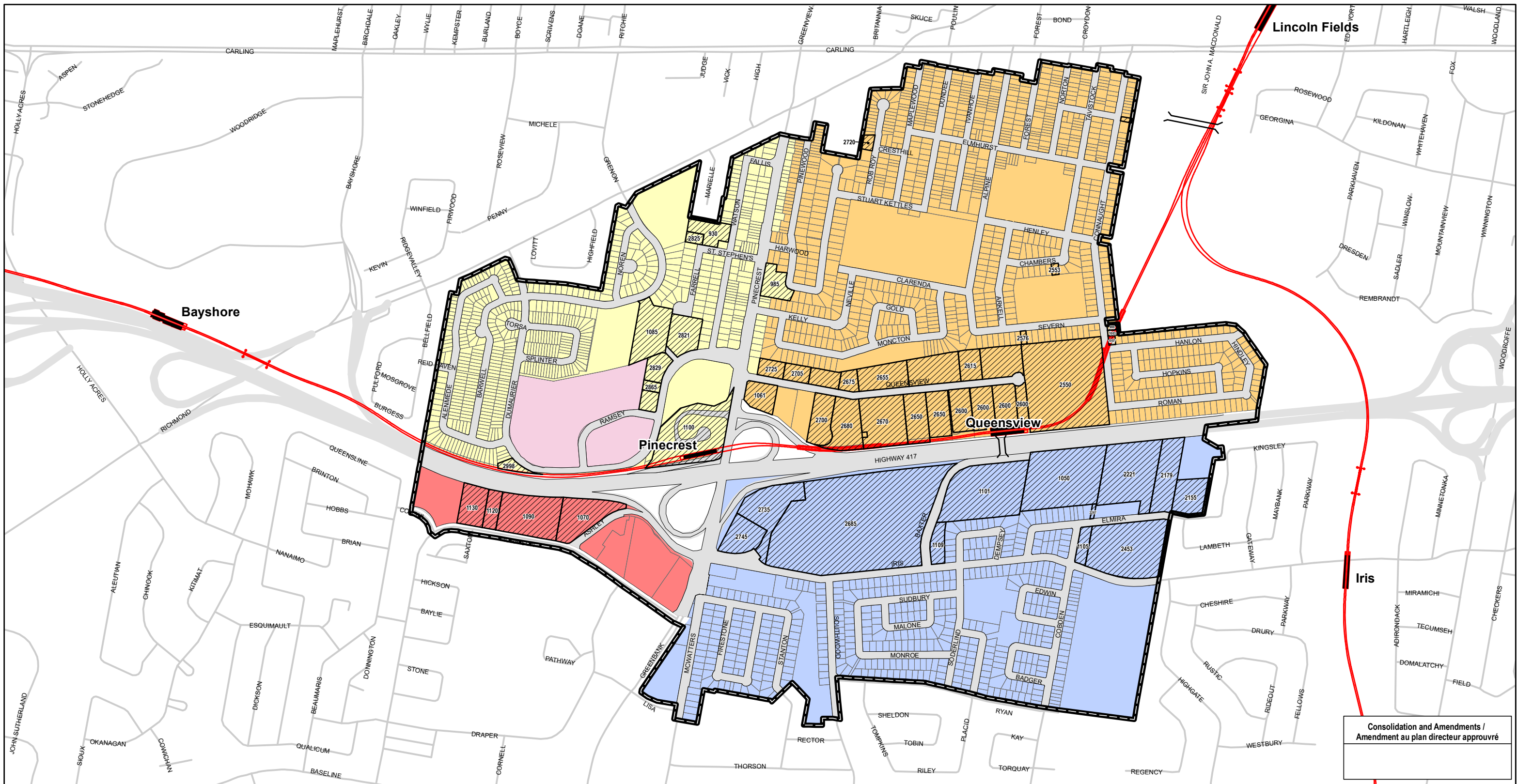
- Development Permissions as per Official Plan / Autorisations de développement selon le plan officiel
- Low-rise (up to 4 storeys) / Bâtiment de faible hauteur (jusqu'à 4 étages)
- Conditional Height – 4-6 storeys subject to Designation-Specific Policies / Hauteur conditionnelle – 4 à 6 étages sous réserve des politiques spécifiques à la designation
- Mid-rise I (up to 6 storeys) / Bâtiment de moyenne hauteur I (jusqu'à 6 étages)
- Mid-rise II (up to 9 storeys) / Bâtiment de moyenne hauteur II (jusqu'à 9 étages)
- High-rise I *(modest high-rise) (up to 18 storeys) / Bâtiment de grande hauteur I (jusqu'à 18 étages)
- High-rise II (up to 30 storeys) / Bâtiment de grande hauteur II (jusqu'à 30 étages)
- High-rise III (up to 40 storeys) / Bâtiment de grande hauteur III (jusqu'à 40 étages)
- Maximum building heights determined by an approximate 45 degree angular plane / Hauteurs maximales des bâtiments déterminées par un plan angulaire d'environ 45 degrés

- Proposed Active Transportation Connection / Connexion de transport actif proposée
- Consideration for Future Active Transportation Connection /
- Conceptual Future Street Network (exact location to be determined through future development application) / Réseau de rue futur conceptuel (l'emplacement exact à déterminer dans le cadre d'une future demande de développement)
- Cycling Project in the Transportation Master Plan / Projets cyclables dans le Plan directeur des transports
- Future Cycling Facilities in the Transportation Master Plan / Aménagements cyclables du futur dans le Plan directeur des transports
- Pedestrian Project in the Transportation Master Plan / Projets piétonnier dans le Plan directeur des transports
- Stage 2 LRT Connectivity Improvements / Améliorations apportées à la connectivité de l'Étape 2 du TLR

- Park / Parc
- Future Public Park (exact location and size to be determined through future development application) / Futur parc public (L'emplacement et la taille exacts seront déterminés par une future demande de développement)
- Greenspace – Urban Natural Feature / Espace vert - Caractéristique naturelle urbain
- Potential Park Improvements – See site-specific policies / Améliorations potentielles du parc – voir les politiques spécifiques du site
- Potential Future Park if Residential / Futur parc potentiel si résidentiel
- Future City Facility/ Community Amenity (see site-specific policy) / Futur installation de la Ville/ utilisations communautaires (voir la politique spécifique du site)
- See Relevant Annex / Voir l'annexe pertinente

- Consideration for Complete Street Funding through the Transportation Master Plan – Refer to Annex D / Considération pour un financement de rue complet via le Plan directeur des transports – voir l'annexe D
- O-Train
- Secondary Plan Boundary / Limite du plan secondaire

Consolidation and Amendments /
Amendement au plan directeur approuvé




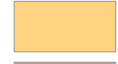




Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview

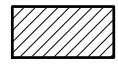
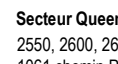
SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule D - Properties Subject to Site-Specific Policies


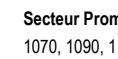


PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe D - Propriétés soumises à des politiques spécifiques au site

-  Secondary Plan Boundary / Limite du plan secondaire
-  Secteur Pinecrest Sector
-  Secteur Foster Farm Sector
-  Secteur Queensview Sector
-  Secteur Promenade Morrison Drive Sector
-  Secteur Iris-Baxter Sector

SITE-SPECIFIC POLICIES / POLITIQUES SPÉCIFIQUES AU SITE

-  **Secteur Pinecrest Sector**
930 rue Watson Street
2825 rue St Stephen's Street
1085 avenue Grenon Avenue
985 and 1100 chemin Pinecrest Road
2821, 2829, 2865, and 2998 avenue Dumaurier Avenue
-  **Secteur Queensview Sector**
2550, 2600, 2615, 2650, 2655, 2675, 2680, 2700, 2705, and 2725 prom. Queensview Drive
1061 chemin Pinecrest Road
2553 and 2576 avenue Severn Avenue
847, 999, 1003 and 1007 avenue Connaught Avenue
2720 chemin Richmond Road

-  **Secteur Baxter-Iris Sector**
2155, 2179, 2221 and 2267 prom. Elmira Drive
2453, 2685, 2735, and 2745 rue Iris Street
1105 chemin Cobden Road
1050, 1101 and 1119 chemin Baxter Road
1263, 1269, 1279, 1289, and 1291 chemin McWatters Road
-  **Secteur Promenade Morrison Drive Sector**
1070, 1090, 1120, and 1130 chemin Morrison Drive

 O-Train

Consolidation and Amendments /
Amendement au plan directeur approuvé

DEMONSTRATION PLAN



LEGEND:	LÉGENDE:		
Low-rise (1 to 4 storeys)	Immeubles de faible hauteur (de 1 à 4 étages)	Phasing Boundaries	Limites de phases
Mid-rise (5 to 9 storeys)	Immeubles de hauteur moyenne (de 5 à 9 étages)	Site	Site
High-rise (up to 30 storeys)	Immeubles de grande hauteur (de 10 à 30 étages)	Buildings	Immeubles
High-rise (up to 40 storeys)	Immeubles de grande hauteur (jusqu'à 40 étages)	Open Spaces	Espaces ouvert
		Play Structures	Structure de jeu

CIRCULATION AND CONNECTIONS DIAGRAM



LEGEND:	LÉGENDE:
Site	Site
Neighbourhood Collector	Rue collectrice de quartier
Main Vehicular Connections	Principales rues véhiculaires
Active Transportation	Transport actif
Secondary Pedestrian Connections	Liaisons piétonnes
Existing Pathway	Voie existante

Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview

SECONDARY PLAN - Volume 2
Annex A: Demonstration Plan for Foster Farm

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Appendice A: Plan de démonstration pour Foster Farm

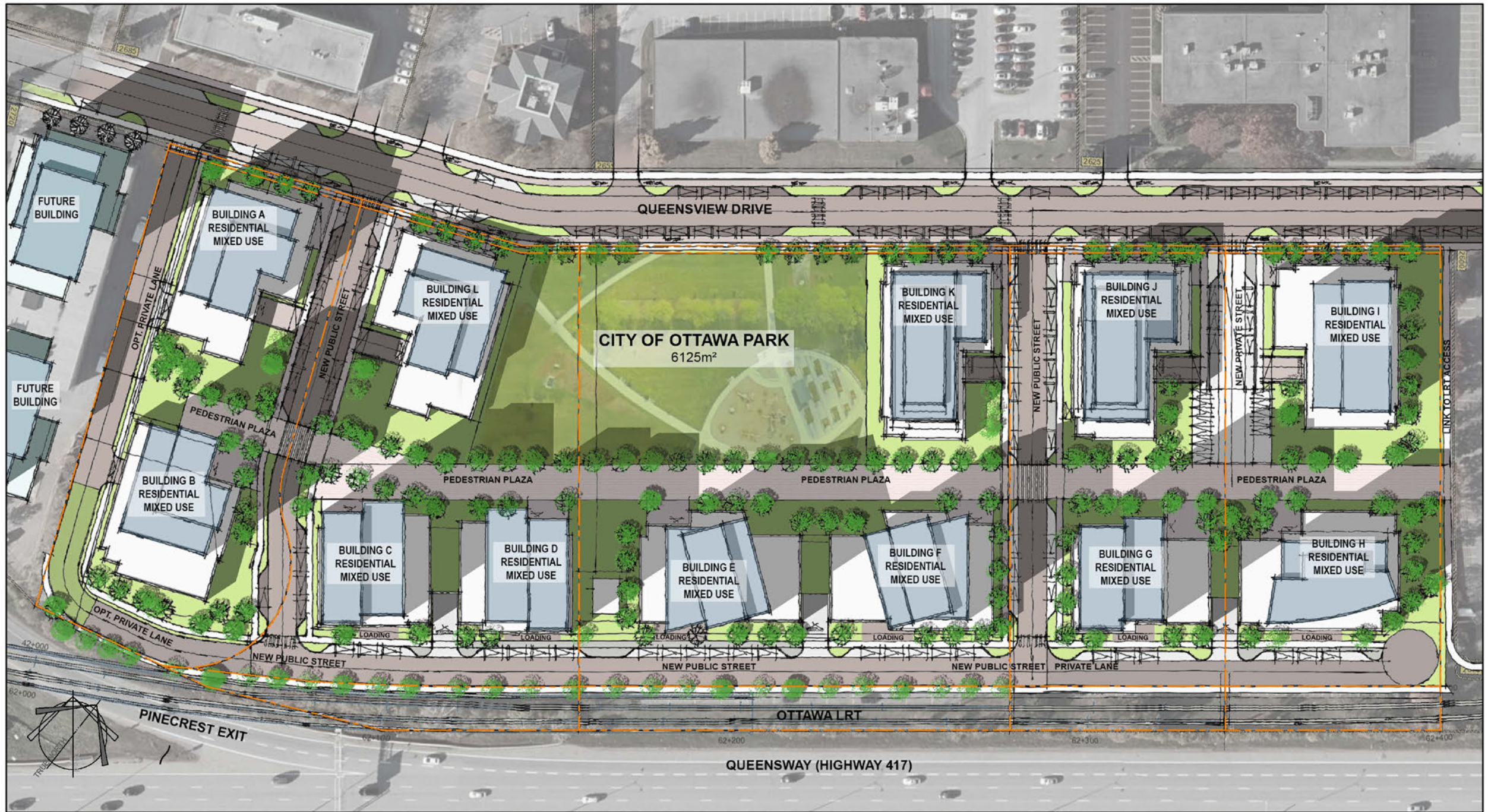


Ottawa
Community
Housing

Logement
communautaire
d'Ottawa



ARRIV
PROPERTIES



Plan prepared by Hobin Architecture Inc.

Note: This plan should not be considered as a plan of development. It is conceptual for the purposes of generally identifying appropriate areas for park and connectivity.

2650 - 2700 QUEENSVIEW DRIVE
Demonstration Plan

SCALE: 1:1000
 23.12.07

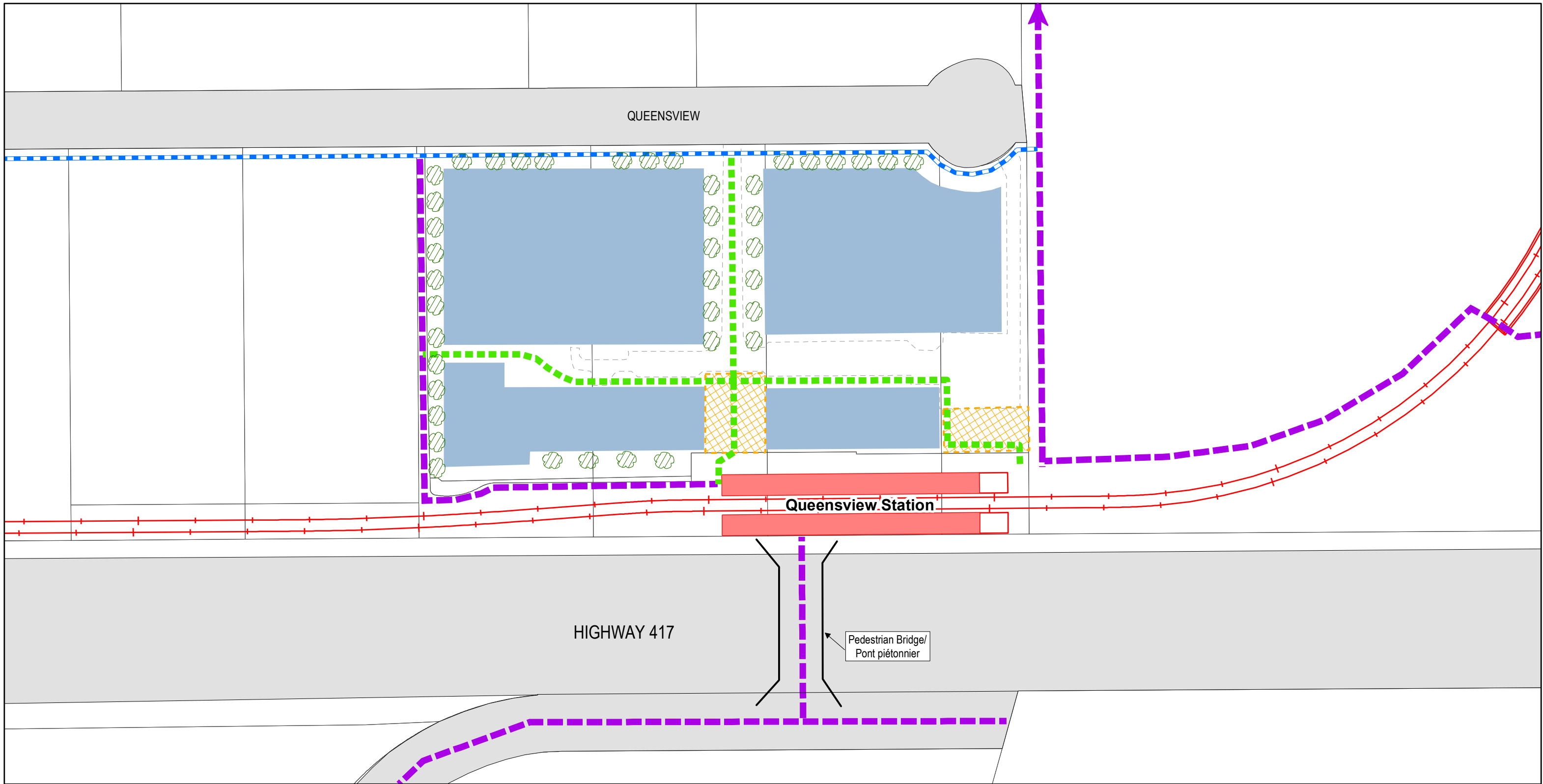
Pinecrest and Queensview Stations /
Stations Pinecrest et Queensview



SECONDARY PLAN - Volume 2
 Annex B – Demonstration Plan for 2650, 2670, 2680 & 2700 Queensview Drive

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
 Plan de démonstration pour les 2650, 2670, 2680 et 2700, promenade Queensview





**Pinecrest and Queensview Stations /
Stations Pinecrest et Queensview**

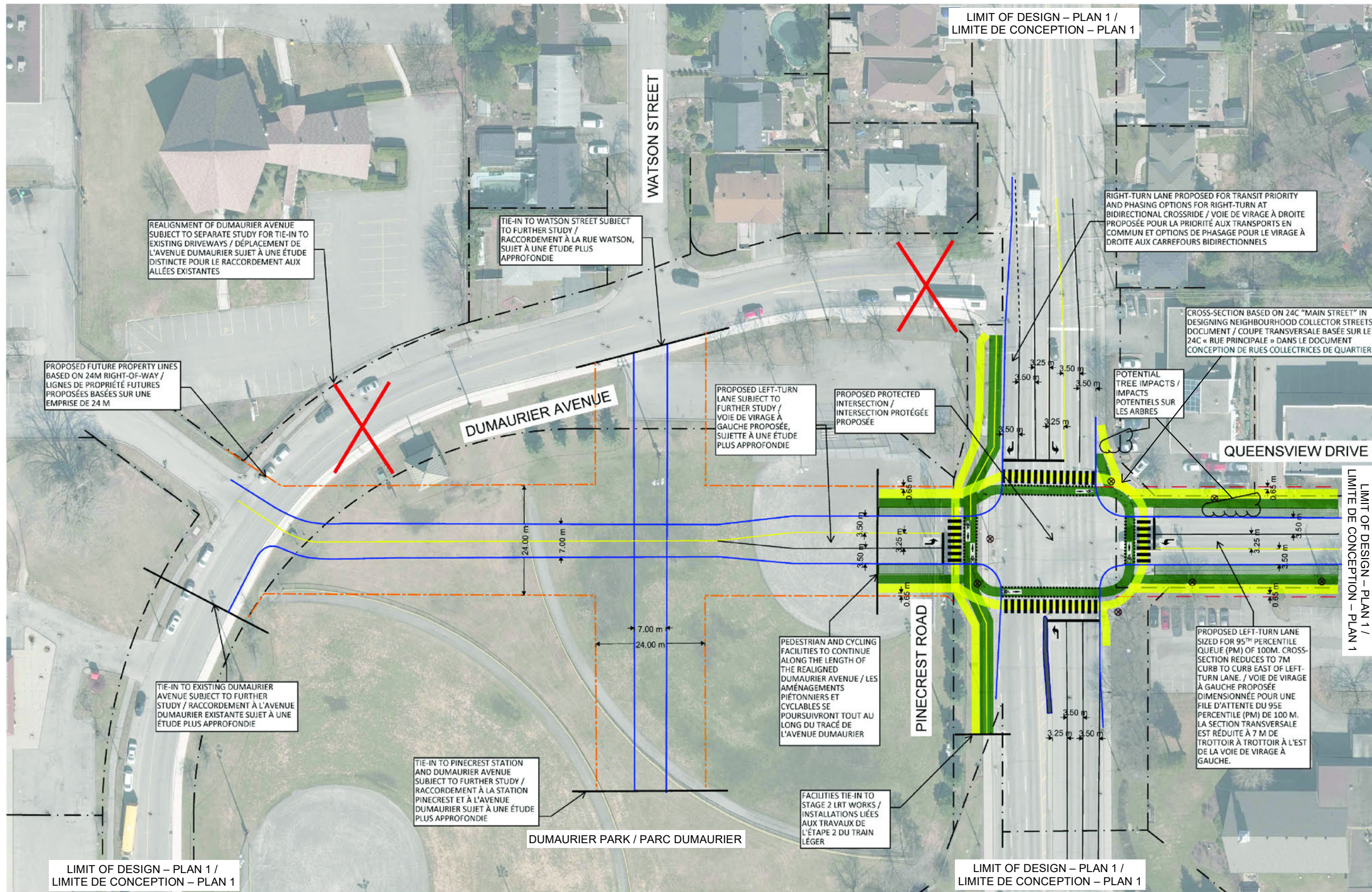


SECONDARY PLAN - Volume 2
Annex C: Demonstration Plan for 2600 Queensview Drive

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Appendice C: Plan de démonstration pour le 2600, promenade Queensview

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

- Stage 2 LRT Connectivity Improvements /
Améliorations apportées à la connectivité de l'Étape 2 du TLR
- Potential Pedestrian Connectivity Network /
Réseau potentiel de connectivité piétonne
- Existing Sidewalk /
Trottoir existant
- Privately Owned Public Space, Park, or Plaza /
Espace public appartenant au privé, parc ou esplanade



Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview

SECONDARY PLAN - Volume 2

Annex D1: Long-Term Demonstration Plan for the Potential Realignment of Dumaury Avenue

PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Appendix D1: Plan de démonstration à long terme pour le tracé potentiel de l'avenue Dumaury



- LANDSCAPED BUFFER / TAMPON PAYSAGÉ
- SIDEWALK (2.0M TYP.) / TROTTOIR (2.0 M TYP.)
- CYCLE TRACK (2.0M TYP.) / PISTE CYCLABLE (2.0 M TYP.)
- BIDIRECTIONAL CYCLE TRACK (3.5M TYP.) / PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE (3.5M TYP.)
- NEW CURB / NOUVELLE BORDURE
- PROPOSED PROPERTY LINE / LIMITE DE PROPRIÉTÉ PROPOSÉE
- POTENTIAL MAJOR UTILITY IMPACTS / IMPACTS MAJEURS POTENTIELS SUR LES SERVICES PUBLICS

- PROPERTY LINE / LIMITE DE PROPRIÉTÉ
- FUTURE PROPERTY LINE* / LIGNE DE PROPRIÉTÉ FUTURE
- EXISTING MAINTENANCE HOLE / REGARDS D'EGOUT EXISTANT
- EXISTING CATCH BASIN / PUISARDS EXISTANT
- EXISTING FIRE HYDRANT / BORNES-FONTAINE EXISTANT
- EXISTING UTILITY/TRAFFIC POLE / POTEAUX DE SERVICES PUBLICS EXISTANT
- EXISTING LIGHT STANDARD / LAMPADAIRE EXISTANT
- EXISTING BOLLARD / BORNE EXISTANTE
- EXISTING SIGN / PANNEAU EXISTANT

*NOTE: FUTURE PROPERTY LINES DELINEATE THE ROAD ROW OF 24 m AS PER THE ROW PROTECTION IN SCHEDULE C16 OF THE CITY'S OFFICIAL PLAN FROM NOVEMBER 2022. *REMARQUE: LES FUTURES LIGNES DE PROPRIÉTÉ DÉLIMITENT L'EMPRISE DE ROUTIÈRE DE 24 m SELON LA PROTECTION DES RANGÉES À L'ANNEXE C16 DU PLAN OFFICIEL DE LA VILLE DE NOVEMBRE 2022.



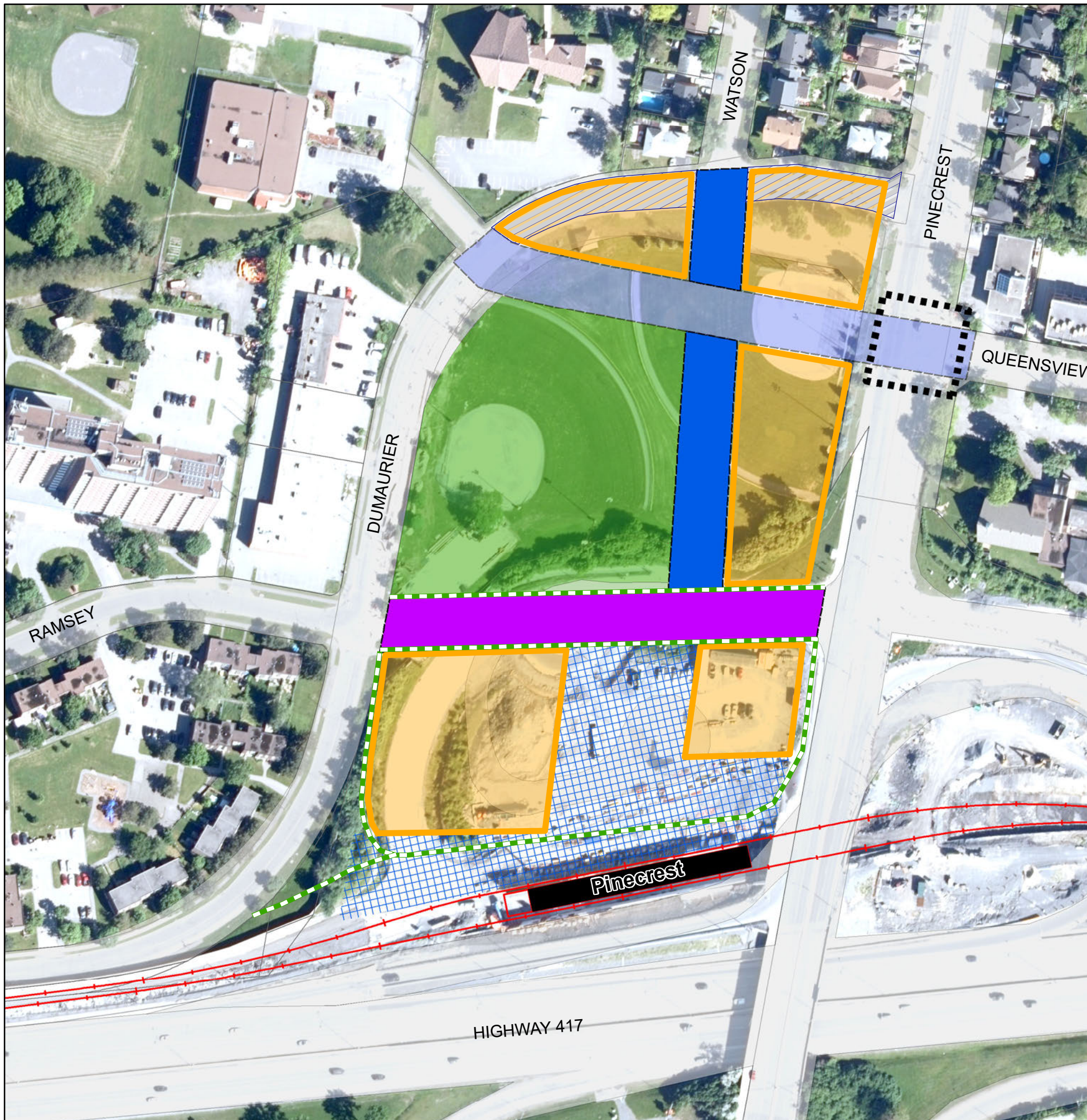
Pinecrest and Queensview Stations / Stations Pinecrest et Queensview











SECONDARY PLAN - Volume 2

Annex D2 - Conceptual Opportunities for Lands North of Pinecrest Station

PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Appendice D2: Opportunités conceptuelles pour les terrains au nord de la station Pinecrest



-  Segment of Dumaier Avenue subject to road closure and possible new laneway / Segment de l'avenue Dumaier sujet à une fermeture de route et à une éventuelle ruelle
-  Conceptual realignment of Dumaier Avenue / Réalignement conceptuel de l'avenue Dumaier
-  Conceptual extension of Watson Street to Ramsey Crescent / Prolongement conceptuel de la rue Watson jusqu'au croissant Ramsey
-  Conceptual extension of Ramsey Crescent to Pinecrest Road / Prolongement conceptuel du croissant Ramsey jusqu'au chemin Pinecrest
-  Potential development parcels / Propriétés potentielles de développement
-  New protected intersection at Pinecrest Road / Re-aligned Dumaier Avenue / Queensview Drive / Nouvelle intersection protégée au chemin Pinecrest / avenue Dumaier réalignée / promenade Queensview
-  Option to maintain one softball diamond or re-locate and convert to multi-purpose park / Possibilité de conserver un terrain de softball ou de le déplacer et de le convertir en parc polyvalent
-  New and re-aligned multi-use pathways / Sentiers polyvalents nouveaux et réalignés
-  Transit Plaza / Esplanade de la station
-  O-Train





**Pinecrest and Queensview Stations /
Stations Pinecrest et Queensview**



SECONDARY PLAN - Volume 2

Annex E: Pinecrest-Queensview Transportation Study

PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Appendice E: Étude sur les transports Pinecrest-Queensview

To: Payton Hofstetter, City of Ottawa

From: Thaise Mota, P.Eng., Alta Planning + Design Canada, Inc.

CC: Isooda Niroomand, Alta Planning + Design Canada, Inc.
Justin Swan, P.Eng., Alta Planning + Design Canada, Inc
Peter Giles, City of Ottawa

Date: September 29, 2023

Re: **Pinecrest-Queensview Secondary Plan Transportation Review – Technical Report**

Introduction

The City of Ottawa (City) is developing a Secondary Plan for the area surrounding the Pinecrest and Queensview Stage 2 LRT Stations, including consideration of Active Transportation (AT) improvements. Alta Planning + Design Canada, Inc. (Alta) was retained by the City to determine the future transportation demand and develop a design concept that aligns with current policies for the full length of Queensview Drive and Pinecrest Road between Queensview Drive and Dumaaurier Avenue (including the signalized intersections). The project also includes the design of a controlled crossing for people walking and biking in the vicinity of St. Stephen’s Street and Harwood Avenue in order to provide a safer and more comfortable connection between Queensway Terrace North and Pinecrest Stage 2 LRT Station. Alta developed high-level design alternatives, a traffic analysis, and a Multi-Modal Level of Service (MMLOS) assessment, which were detailed in the Transportation Brief in earlier stages of this project. This report focuses on documenting the design options developed in previous stages and the elements of the final concept design. A Class D cost estimate for the concept design is also presented.

Existing Conditions

Road designations and General-Purpose Lane Configurations - The streets included within the study all have a posted (or unposted) speed limit of 50 km/h and include the following (**Figure 1** illustrates the existing geometric and lane configurations of Pinecrest Road in the study area):

- **Pinecrest Road (from Queensview Drive to Dumaaurier Avenue)** – This section is a north-south, four-lane arterial road located just north of Highway 417. Heading northbound from Highway 417, Pinecrest intersects with Queensview Drive followed by Dumaaurier Avenue. The short 40 m segment between those two T-intersections includes left-turn lanes in the north and south directions.
- **Dumaaurier Avenue (at Pinecrest Road)** – This collector street is a two-lane road with a 20 m eastbound left-turn lane approaching Pinecrest Road.
- **Queensview Drive (at Pinecrest Road)** – This two-lane local street has a 40 m long westbound left-turn lane on its approach to Pinecrest Road.

- St. Stephen's Street and Harwood Avenue (at Pinecrest Road)** – These streets are low-volume local streets that have stop control on their approaches to Pinecrest Road (north-south traffic on Pinecrest Road is free flowing, with no traffic control at these intersections). These streets intersect Pinecrest Road from opposite sides of the street and are offset from one another, forming two T-intersections separated by a 45 m segment.

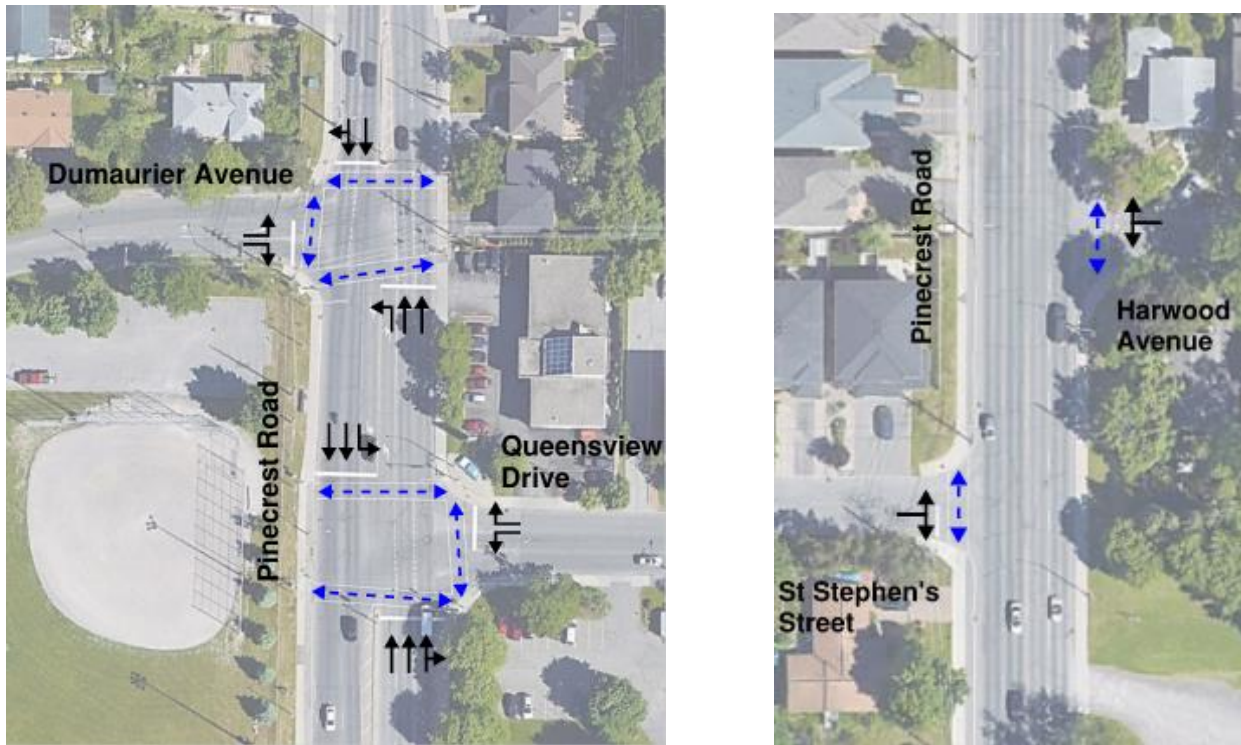


Figure 1: Existing geometric and lane configurations in the study area (black solid lines – general-purpose lane configuration; blue dashed-lines – painted crosswalks)

Street Parking - Parking is not allowed along Pinecrest Road but it is permitted on the north side of Dumaurier Avenue and on the south side of Queensview Drive starting approximately 150 m away from their respective intersections with Pinecrest Road.

Transit - There are no bus stops along Pinecrest Road in the study area. On Queensview Drive, the nearest bus stops in each direction are located approximately 400 m east of Pinecrest Road and they serve bus route #61. On Dumaurier Avenue, there are bus stops in each direction located approximately 40 m from the intersection of Pinecrest Road and they serve bus routes #82, 173, and 691.

Active Transportation (AT) Infrastructure – There are wide sidewalks of approximately 2 m on each side of Pinecrest Road on the segment between Dumaurier Avenue and Queensview Drive. To the north and south of this segment, the sidewalks are substandard with approximately 1.5 m and an asphalt buffer from the curb. On Dumaurier Avenue, there are sidewalks on both sides of the street with the one on the north side being substandard. On Queensview Drive, there is a substandard sidewalk on the south side of the street and none on the north side, with the exception of a short segment near the intersection of Pinecrest Road, which presents 2 m sidewalks on both sides. There are no dedicated cycling facilities on any of the roads in the study area.

Other Right-of-Way (ROW) Considerations - The existing ROW on Dumaaurier Avenue and Queensview Drive is 20 m. On Pinecrest Road, the ROW is 40 m up to the intersection of Queensview Drive and 30 m north of it. In most of the study area, there are grassy, narrow boulevards with utility poles and mature trees behind the sidewalks and/or immediately behind the existing property lines.

Design Inputs and Criteria

The following inputs (provided by the City of Ottawa) were used to inform the evaluation of existing conditions presented in the Transportation Brief as well as provide insights into opportunities for consideration in during concept design exercise:

- Aerial base mapping, above-ground utilities and parcel data
- Turning Movement Counts (TMCs) at all the intersections on Pinecrest Road from Highway 417 West Off-Ramp to Harwood Avenue
- Speed study on Queensview Drive from Pinecrest Drive to the east end
- Signal timing at the intersections at Dumaaurier Avenue, Queensview Drive, and Highway 417 West Off-Ramp
- TRANS Regional Models (base case AM and PK peak volumes) from 2011 and 2031 for the study area
- Active development applications on Queensview Drive and Dumaaurier Avenue
- Pinecrest and Queensview Stations Secondary Plan – Volume 2
 - Schedule A – Preliminary Draft Recommendations
 - Annex A – Long-term Demonstration Plan for lands surrounding Pinecrest Station: potential street network and park locations and maximum building heights
- Stage 2 LRT Confederation West Functional Design – Pinecrest Road Interchange Connectivity
- Anticipated redevelopment type and growth on Queensview Drive and Dumaaurier Avenue by 2046

The following are general constraints and directions provided by the city:

- Minimize impacts to utility poles and mature trees on Pinecrest Road
- Minimize impacts to existing street parking
- Connect to Stage 2 LRT project design south of Queensview Drive
- Road space can be reallocated considering the minimum through lane width of 3.5 m and minimum turn lane width of 3.25 m
- Maintain traffic control devices at intersections
- Consider the future ROW of 24 m on Queensview Drive as per the ROW protection in schedule c16 of the City's official plan from November 2022
- Queensview Drive designation will change from Local to Collector
- Queensview Drive typical section to follow the 24A Mixed Frontages cross-section demonstration from Ottawa's Designing Neighbourhood Collector Streets guidelines (2019)
- Design of AT facilities and intersections to follow Ottawa's Protected Intersection Design Guide (PIDG) (2021) recommendations

Concept Design

The following section documents the rationale and discussion around the development of the concept design. The final drawings are presented in **Attachment A**.

Pinecrest Road at Queensview Drive and Dumaaurier Avenue

Network Layout Alternatives: Two high-level network layout alternatives were presented to the City for assessment and internal discussions. Both options propose a protected intersection at Queensview Drive and tie into the Stage 2 LRT design south of the intersection, but can be differentiated as follows:

- **Option 1** - This option focuses on the re-alignment of Dumaaurier Avenue to meet at the intersection of Queensview Drive and Pinecrest Road. This realignment creates a four-legged intersection at the existing Queensview Drive location and eliminates the existing offset intersection configuration.
- **Option 2** - This option maintains the existing network configuration (i.e. with Dumaaurier Avenue and Queensview Drive intersecting Pinecrest in their current locations), but proposes narrower traffic lanes to accommodate standard AT facilities.

Preferred Network Layout: Option 2 was selected by the City to proceed to traffic analysis, MMLOS assessment (documented in the Transportation Brief) and concept design. Option 1 was screened out due to uncertainty regarding development growth west of Pinecrest Road and how it would impact the realignment of Dumaaurier Avenue.

Forecast Analysis: Vehicular Intersection Capacity and Left Turn Lane Considerations - Based on the assumptions provided by the City, the number of auto trips generated by future developments will add over 680 and 400 vehicular trips to Queensview Drive and Dumaaurier Avenue respectively during the weekday peak hours by 2046 (AM and PM peak hours combined). This additional vehicular traffic volume would require longer turn bays approaching Pinecrest Road from both Queensview Drive and Dumaaurier Avenue if the City wishes to accommodate the forecast 95th percentile queues. Specifically, left-turn bays would need to extend to 80 m on Dumaaurier Avenue and 100 m on Queensview Drive to accommodate these forecast queues.

Proposed Design: The following elements were included in the proposed design:

- **Protected Intersection Concept** - A protected intersection is proposed at the Queensview Drive / Pinecrest Road intersection. Not only would this provide for a protected active transportation environment (including crossrides being added for dedicated crossing space for cyclists), but the design would allow for a shorter crosswalk on the east leg and tighter corners which helps reduce vehicle turning speeds. The design also proposes the introduction of bicycle signals and leading pedestrian and bicycle intervals (LPI/LBI) for the north and south legs at this intersection to minimize conflicts between people crossing and left-turning vehicles.
- **Cycling Improvements** - On the west side of Pinecrest Road, a 3.5 m bidirectional cycle track is proposed. This facility would extend from south of the intersection with Queensview Drive to Dumaaurier Avenue. The 30 m ROW between these intersections limits the ability to provide a buffer space between the cycle track and the general-purpose travel lanes without the consideration of removing or narrowing elements to sub-standard widths. South of Queensview Drive, the cycle track is intended to tie into the Stage 2 LRT project design. On the east side, a transition to the northbound general-purpose lane along Pinecrest Drive is provided for cyclists coming from the northeast protected corner at Queensview Drive. However, this connection will be reviewed upon detailed design and may be closed until dedicated cycling facilities are provided north of Dumaaurier Avenue. Additionally, the proposed cycling facilities do not address the existing cycling network gap between Dumaaurier Avenue and St. Stephen's Street. Therefore, wayfinding considerations should be made at detailed design stages to guide people on bicycles to/from Watson Street.
- **Pedestrian Improvements** - A 2 m sidewalk and half-height curb separation from the proposed bidirectional cycle track are included in the design on the west side of Pinecrest Road. Pedestrian refuges are included on this side of the road for the north and south leg crossings at the intersection of Queensview Drive. The southwest corner was tightened at the Dumaaurier Avenue intersection to reduce right-turning vehicle speed and minimize conflict with pedestrians on the existing crosswalk on the south leg.

Queensview Drive Segment

Proposed Design: The following elements were included in the proposed design:

- **Active Transportation and Boulevard Cross-Section Layout** - The design of Queensview Drive east of Pinecrest Road was guided by the City's *Designing Neighbourhood Collector Streets* guidelines. The proposed design introduces 2 m sidewalks and 2 m unidirectional cycle tracks on both sides of Queensview Drive. Landscaped buffers of 2 m on the south and 2.5 m on the north are proposed between the cycle tracks and the curb to improve comfort and safety for people on bikes and a better overall experience for all road users. A half-height curb is proposed to separate sidewalks and cycle tracks and facilitate the detection by pedestrians with low vision as recommended in Ottawa's PIDG. These design elements fit within the future 24 m ROW.
- **Street Parking** - East of the westbound left-turn lane termination, a 2.4 m parking lane is introduced on the north side of the street as demonstrated in cross-section 24A from Ottawa's *Designing Neighbourhood Collector Streets* guidelines. The street parking and curb bulb-outs are recommended to alternate on each side of the street along its full extension to allow for an alignment shift and prevent traffic speeding.

Trade-offs between the AT facilities and existing utility and light standard poles are expected on Pinecrest Road and Queensview Drive, as identified in the functional design drawings. Those trade-offs should be further assessed during the detailed design stage with the use of a topographic survey. The proposed design allows for the realignment of AT facilities and "pinch points" where required to minimize potential conflicts and excessive costs.

Pinecrest Road at St. Stephen's Street and Harwood Avenue

Two high-level alternatives were proposed for the implementation of active transportation facilities on and across Pinecrest Drive in the vicinity of St. Stephen's Street and Harwood Drive to accommodate both pedestrians and cyclists. In both options, bidirectional cycling facilities were proposed on the west side of Pinecrest Road as more constraints were observed on the east side such as steeper grading, utility poles, and trees. For this reason, the potential controlled crossing location was proposed to be near the intersection at Harwood Avenue on the south leg.

- **Option 1** – This option proposed separate spaces for pedestrians and cyclists, including a 2 m sidewalk and a 3 m bidirectional cycle track from St. Stephen's Street to the potential crossing location with a curb extension and slight roadway shift to the east.
- **Option 2** – This option proposed a shared-use, 3.5 m multi-use pathway for the same extension with no curb impact.

Preferred Design - Option 2 was selected by the City to proceed to concept design in order to avoid impacting the existing curb and catch basin and minimize implementation costs.

Proposed Design: The following additional elements were included in the proposed design (beyond what is listed in Option 2 above):

- **Crossing Control Type** - As detailed in the Transportation Brief, an intersection pedestrian signal (IPS) was recommended to allow people on bikes to ride across Pinecrest Road legally at the controlled crossing. Full signalization at this intersection was not warranted.
- **Crossing Arrangement** - Mixed crossrides are proposed at the intersections in the concept design to permit cyclists to access the signalized crossing from St. Stephen's Street and Harwood Avenue. At the signalized crossing, a combined crossride is proposed to connect the mixing area introduced on each end of the crossing. All mixing areas tie into the existing sidewalks.

Cost Estimate

A conceptual level Class 'D' cost estimate was developed for the concept design, totalling approximately \$2.9 million. A detailed breakdown is shown in **Attachment B**. The estimate considers the proposed elements within the limits shown in the concept drawings: Pinecrest Road at Dumaurier Avenue and Queensview Drive, part of Queensview Drive, and Pinecrest Road at St. Stephen's Street and Harwood Avenue. This estimate excludes any potential impacts to the Stage 2 LRT project final design and respective tie-ins, which should be further investigated in functional and detailed design stages. The following items have not been considered in the concept design, nor the corresponding cost estimate:

- Street furniture
- Pavement rehabilitation
- Retaining walls
- Major grading works
- Full signalization of Pinecrest Rd at St. Stephen's/Harwood intersections

Attachment A – Concept Design Drawings

Page Setup: ---
 Drawing Frame: 790mm x 544mm x 544mm City of Ottawa 2008 (Rev.0)
 Plot Date: Friday, July 28, 2023 4:51:04 PM
 Last Saved: Friday, July 28, 2023 4:51:10 PM
 Consultant's Information: N:\Share\PROJECTS\Canada\2022\015 Ottawa ON Pinecrest Queensview Transportation\CAD\01_Plane\2023-07-28 - Concept Final\Pinecrest - Concept Plan Final.dwg

PINECREST QUEENSVIEW
 SECONDARY PLAN
 TRANSPORTATION REVIEW



CONCEPT PLAN
 PINECREST RD FROM DUMAURIER AVE
 TO QUEENSVIEW DR

Contract No. CPXXXXXX	Drawing No. 001
Sheet No. 1 of 3	Asset No.
Asset Group	Des: TM
Director	Chk'd: JS
Project Manager	Dwn: TM
	Chk'd: JS
	Utility Circ. No.
	Index No.
Construction Inspector:	
Scale: 1:250	

NOTE: The location of utilities is approximate only, the exact location should be determined by consulting the municipal authorities and utility companies concerned. The contractor shall prove the location of utilities and shall be responsible for adequate protection from damage.

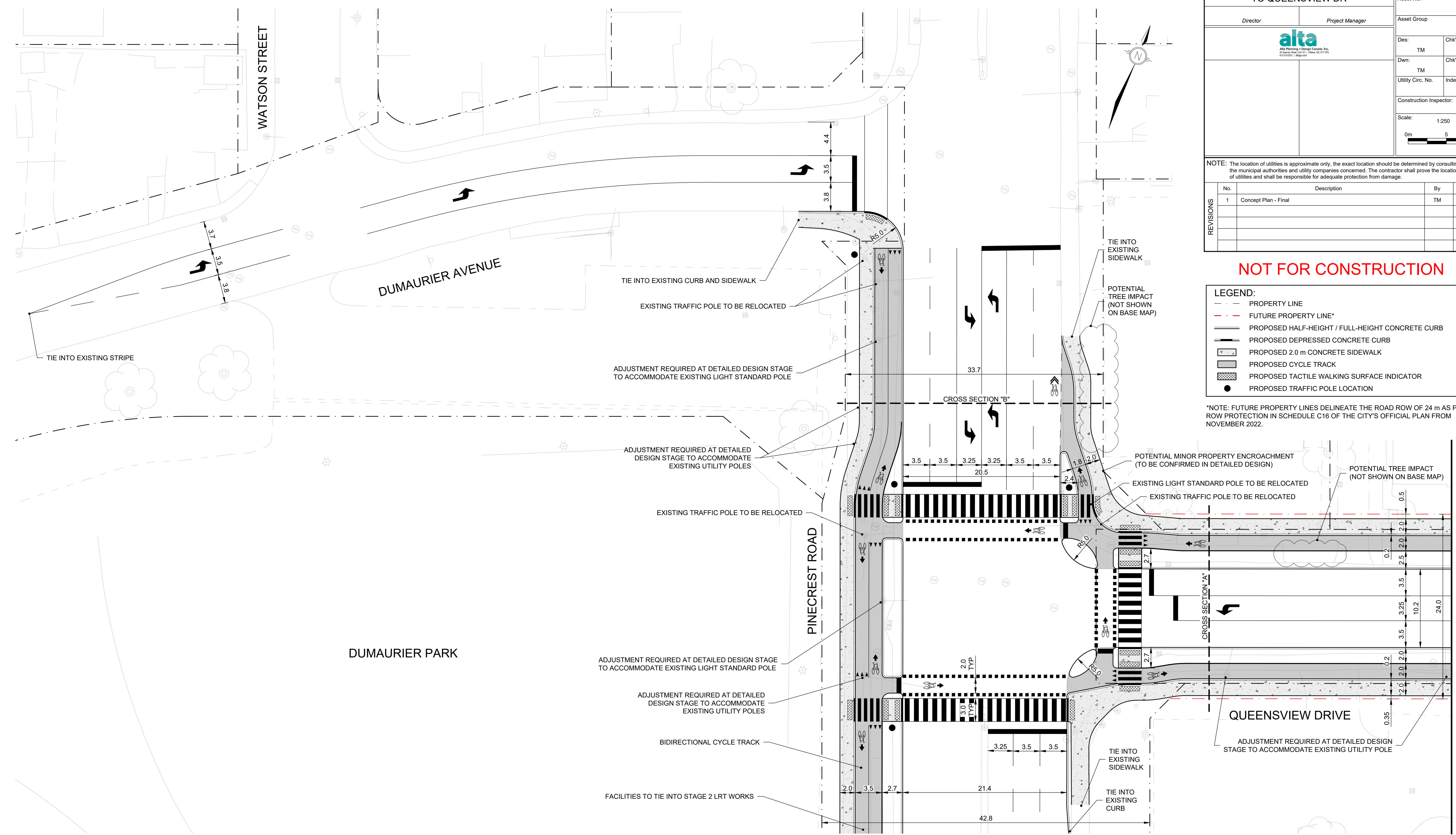
No.	Description	By	Date (dd/mm/yy)
1	Concept Plan - Final	TM	(28/07/23)

NOT FOR CONSTRUCTION

LEGEND:

- PROPERTY LINE
- FUTURE PROPERTY LINE
- PROPOSED HALF-HEIGHT / FULL-HEIGHT CONCRETE CURB
- PROPOSED DEPRESSED CONCRETE CURB
- PROPOSED 2.0 m CONCRETE SIDEWALK
- PROPOSED CYCLE TRACK
- PROPOSED TACTILE WALKING SURFACE INDICATOR
- PROPOSED TRAFFIC POLE LOCATION

*NOTE: FUTURE PROPERTY LINES DELINEATE THE ROAD ROW OF 24 m AS PER THE ROW PROTECTION IN SCHEDULE C16 OF THE CITY'S OFFICIAL PLAN FROM NOVEMBER 2022.

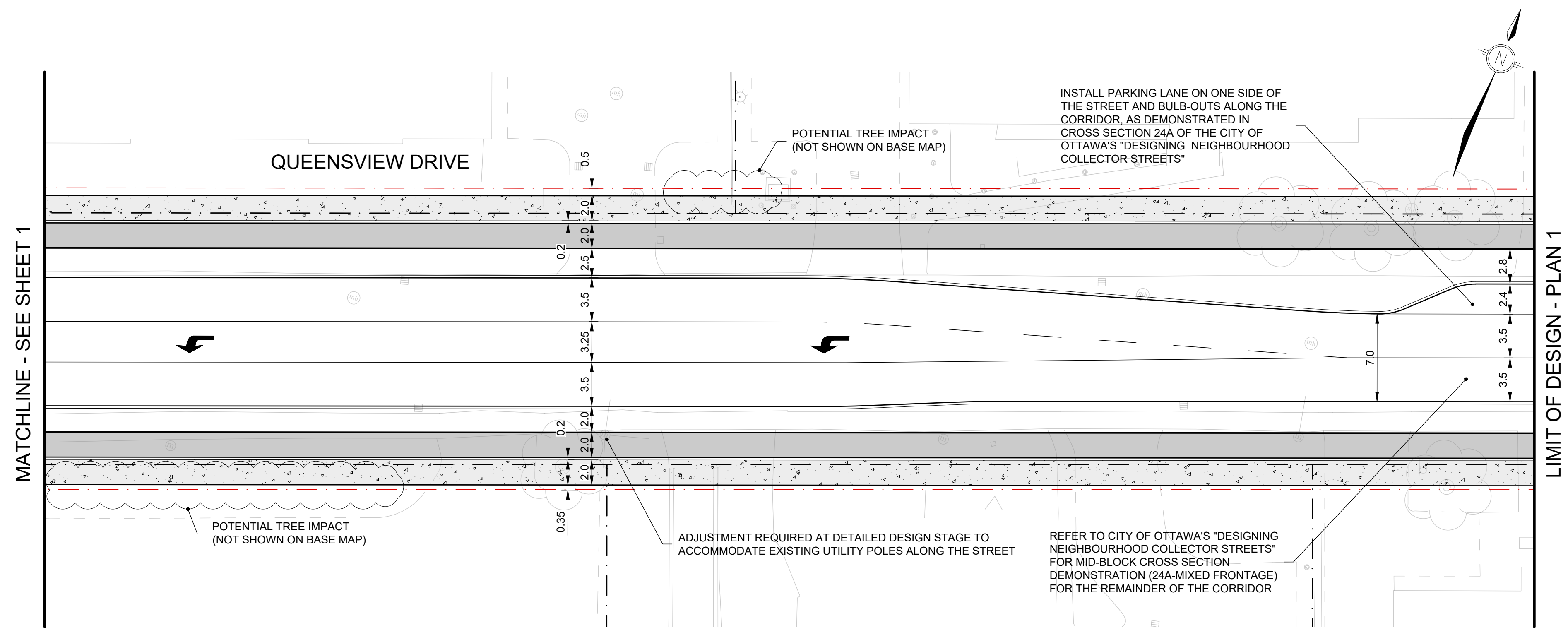


PLAN 1 - PINECREST ROAD AT DUMAURIER AVENUE/QUEENSVIEW DRIVE

1:250

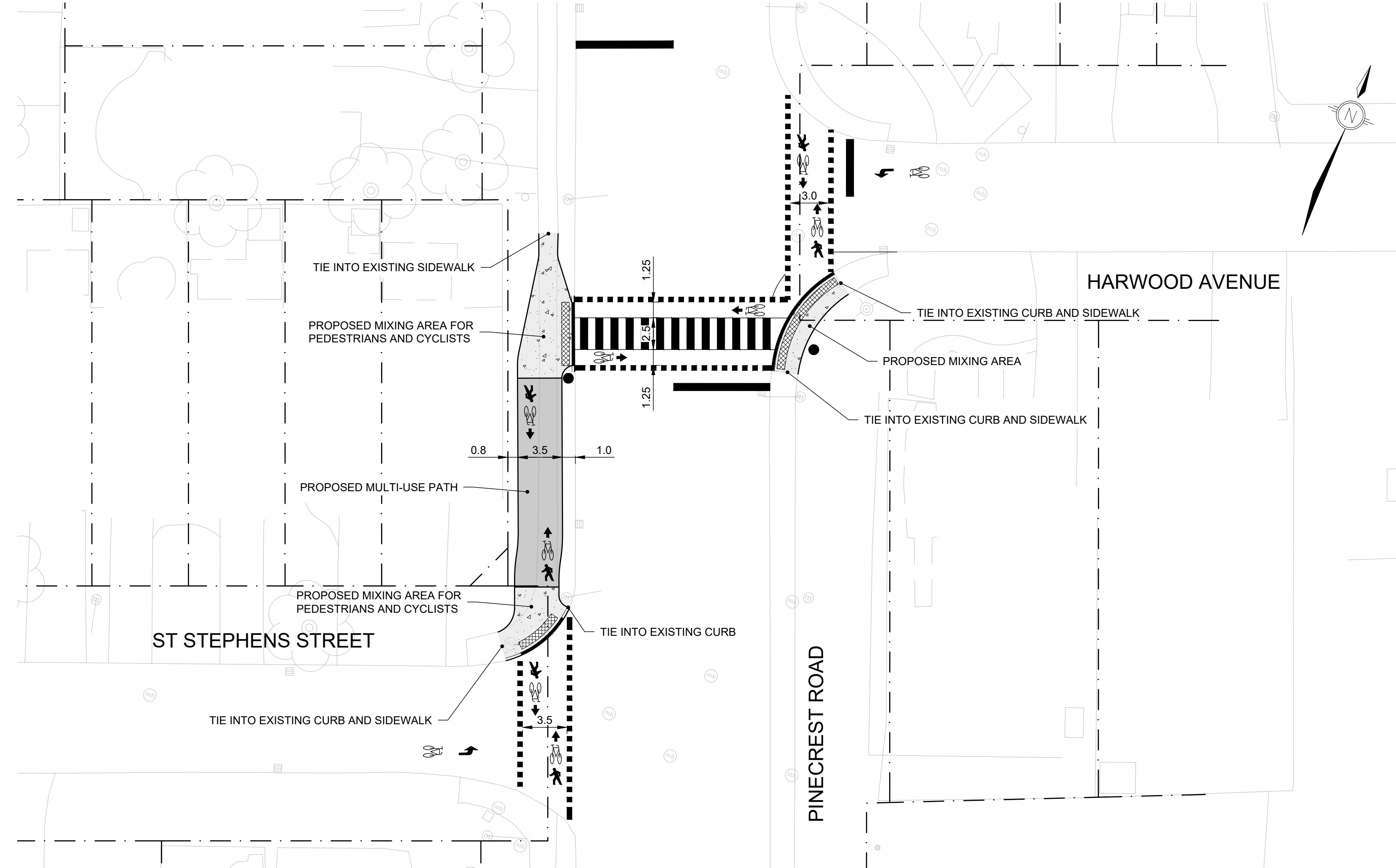
MATCHLINE - SEE SHEET 2

Page Setup: ---
 Drawing Frame: 790mm x 544mm City of Ottawa 2008 (Rev.0)
 Plot Date: Friday, July 28, 2023 4:51:42 PM
 Last Saved: Friday, July 28, 2023 4:51:10 PM
 Consultant's Information: N:\Share\PROJECTS\Canada\2022\015 Ottawa ON Pinecrest Queensview Transportation\CAD\01_Plane\2023-07-28 - Concept Final\Pinecrest - Concept Plan Final.dwg



PLAN 1 - QUEENSVIEW DRIVE (CONTINUATION)

1:250



PLAN 2 - PINECREST ROAD CROSSING AT HARWOOD AVENUE

1:250

**PINECREST QUEENSVIEW
SECONDARY PLAN
TRANSPORTATION REVIEW**

**CONCEPT PLAN
QUEENSVIEW DR AND
PINECREST RD AT HARWOOD AVE**

Contract No. CPXXXXXX Drawing No. 002
 Sheet No. 2 of 3
 Asset No. _____
 Asset Group _____

Director _____ Project Manager _____

alta
 Alta Planning + Design Canada, Inc.
 45 Spence Street, 10th Fl. | Ottawa, ON, K1P 2T5
 613-941-1111 | www.alta.com

Des: TM Chk'd: JS
 Dwn: TM Chk'd: JS
 Utility Circ. No. _____ Index No. _____
 Construction Inspector: _____
 Scale: 1:250
 0m 5 10

NOTE: The location of utilities is approximate only, the exact location should be determined by consulting the municipal authorities and utility companies concerned. The contractor shall prove the location of utilities and shall be responsible for adequate protection from damage.

No.	Description	By	Date (dd/mm/yy)
1	Concept Plan - Final	TM	(28/07/23)

NOT FOR CONSTRUCTION

LEGEND:

- PROPERTY LINE
- - - FUTURE PROPERTY LINE*
- PROPOSED HALF-HEIGHT / FULL-HEIGHT CONCRETE CURB
- PROPOSED DEPRESSED CONCRETE CURB
- ▭ PROPOSED 2.0 m CONCRETE SIDEWALK
- ▭ PROPOSED CYCLE TRACK
- ▨ PROPOSED TACTILE WALKING SURFACE INDICATOR
- PROPOSED TRAFFIC POLE LOCATION

Page Setup: ---
 Drawing Frame: 790mm x 544mm x 544mm City of Ottawa 2008 (Rev.0)
 Plot Date: Friday, July 28, 2023 4:48:32 PM
 Last Saved: Friday, July 28, 2023 4:48:08 PM
 Consultant's Information: N:\Shared\PROJECTS\Canada\2022\015 Ottawa ON Pinecrest Queensview Transportation\CAD\01_Plane\2023\07-28 - Concept Final\Pinecrest - Concept Cross Section Final.dwg

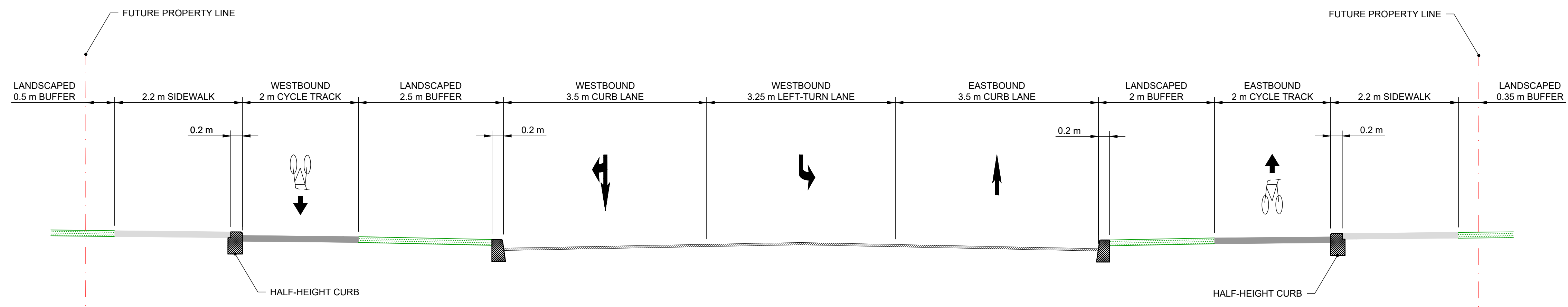


Des: TM	Chk'd: JS
Dwn: TM	Chk'd: JS
Utility Circ. No. _____	Index No. _____
Construction Inspector: _____	
Scale: N.T.S.	

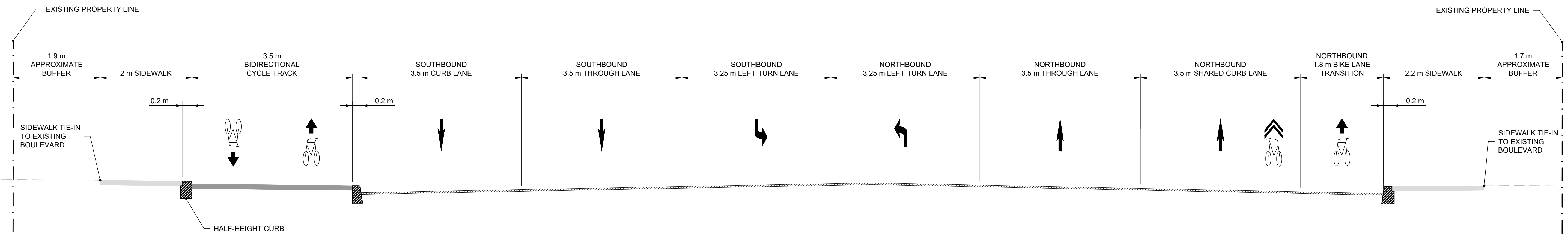
NOTE: The location of utilities is approximate only, the exact location should be determined by consulting the municipal authorities and utility companies concerned. The contractor shall prove the location of utilities and shall be responsible for adequate protection from damage.

No.	Description	By	Date (dd/mm/yy)
1	Concept Cross Sections - Final	TM	(28/07/23)

NOT FOR CONSTRUCTION



PROPOSED CROSS SECTION "A" - QUEENSVIEW DRIVE (FACING EAST)
 N.T.S.



PROPOSED CROSS SECTION "B" - PINECREST ROAD (FACING NORTH)
 N.T.S.

Attachment B – Class D Cost Estimate Breakdown



**Pinecrest-Queensview Secondary Plan Transportation Review
Cost Estimate - Class D**

Feature	Unit	Quantity	Unit Cost	Total Cost	Notes
Removals					
Excavation/Granular B Type II Backfill	m3	500	\$ 71	\$ 35,500	Assumes 300 mm depth
Clearing and Grubbing	m2	1400	\$ 26	\$ 36,400	
Remove Concrete Curb and Gutter	m	500	\$ 34	\$ 17,000	
Remove Concrete Sidewalk	m2	1020	\$ 47	\$ 47,940	
Remove and Salvage Unit Pavers	m2	60	\$ 48	\$ 2,880	
Remove Asphalt Pavement - Full Depth	m2	800	\$ 50	\$ 40,000	
Asphalt saw-cutting and partial depth removal for tie-ins	m	600	\$ 43	\$ 25,800	Includes asphalt reinstatement
Remove Pavement Marking	m	610	\$ 4	\$ 2,440	
New Items					
Topsoil	m3	130	\$ 109	\$ 14,170	Assumes 150 mm depth
Sod	m2	820	\$ 23	\$ 18,860	
Trees	each	30	\$ 527	\$ 15,810	Assumes one tree every 10 m on each side
Concrete Curb and Gutter	m	1010	\$ 123	\$ 124,230	
Asphalt Cycle Track, inc granular base	m2	1120	\$ 107	\$ 119,840	
Roadway Reconstruction	m2	20	\$ 204	\$ 4,080	
Concrete Sidewalk, Medians, Islands inc. Granular A Bedding	m2	1150	\$ 300	\$ 345,000	
Tactile Warning Surface Indicators	m2	38	\$ 1,200	\$ 45,600	
Pavement Marking	LS	1	\$ 15,100	\$ 15,100	
Intersection Signals Update	each	1	\$ 200,000	\$ 200,000	At Queensview Drive. Inc. bike heads, signal poles, push buttons, wiring, controller update
Pedestrian Signal Installation	each	1	\$ 50,000	\$ 70,000	At Harwood Avenue. Inc. bike heads, signal poles, push buttons, wiring, controller install
Signage	LS	1	\$ 2,800	\$ 2,800	
Pedestrian or Traffic Control Plans	LS	1	\$ 12,000	\$ 12,000	
Erosion and Sediment Control Plan	LS	1	\$ 3,000	\$ 3,000	
Police Assistance	LS	1	\$ 25,000	\$ 25,000	
			Sum (items)	\$ 1,230,000	
			Engineering (25%)	\$ 307,500	Includes engineering design
			Miscellaneous (5%)	\$ 61,500	
			Utilities (20%)	\$ 246,000	Includes utility and lighting pole and catch basin relocations
			Internal Costs (10%)	\$ 123,000	
			Sub-total	\$ 1,968,000	
			Contingency (40%)	\$ 788,000	
			HST (1.76% of Sub-total+Contingency)	\$ 49,000	
			Contract Initiation (2% of Sub-total+Contingency)	\$ 56,000	
			Total Cost	\$ 2,861,000	

Prepared: Monday, September 25, 2023

GENERAL ASSUMPTIONS:

Typical environmental conditions are assumed

Road repaving is not included in the cost estimate

Cost estimate includes only the area within the project limits as shown in the Concept Plans and does not extend to the east end of Queensview Drive