

Section 6.

Les désignations urbaines



Photo : Ville d'Ottawa



Section 6. Les désignations urbaines

6.1 Les carrefours

À l'exception des désignations des terrains à vocation industrielle qui produisent des impacts, les désignations urbaines sont fondées non pas sur l'aménagement du territoire, mais plutôt sur leur fonction urbaine. Les terrains du territoire de la Ville sont ordonnés selon une hiérarchie déterminée par leur importance, d'après leur fonction et l'intensité de leur utilisation. Il peut exister de nombreux types d'aménagements du territoire dans le cadre de la fonction de chaque désignation.

Les carrefours sont des secteurs centrés sur les stations de transport en commun rapide ou les arrêts de services de transport en commun sur rue fréquents planifiés ou existants. La fonction planifiée des carrefours consiste à concentrer toutes sortes de fonctions, une plus grande densité d'aménagement, un degré supérieur de mixité dans l'aménagement du territoire et un niveau supérieur de connectivité des transports en commun par rapport aux zones jouxtant et entourant le carrefour. Les carrefours se veulent aussi d'importants pôles d'emploi.

Les carrefours portent la désignation de zone protégée des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) pour les besoins de la Déclaration de principes provinciale.

Les densités d'aménagement appropriées doivent permettre de créer la masse critique essentielle pour assurer la viabilité des transports en commun. Elles viennent ainsi réduire les ratios revenus-coûts et permettent d'offrir des niveaux économiques élevés dans les services de transports en commun. Voilà pourquoi la Ville mène actuellement une stratégie qui permettrait de mettre en œuvre des collectivités

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Définir les carrefours et préparer le terrain pour leur fonction et leur évolution pendant la durée du Plan.
- 2) Définir l'orientation des zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC).

Photo : Ville d'Ottawa



plus compactes, de plus grande densité et plus polyvalentes dans les environs des stations de transport en commun.

6.1.1 Définir les carrefours et préparer le terrain pour leur fonction et leur évolution pendant la durée du Plan

1) Les carrefours sont des secteurs définis qui peuvent comprendre les terrains situés dans le voisinage ou non loin à pied d'une station de transport en commun rapide définie ou d'un important arrêt de transport en commun sur rue fréquent.

a) Les carrefours comprennent généralement les terrains situés dans le rayon de 600 mètres ou de 800 mètres à pied, selon la distance la plus importante, à partir d'une station existante ou planifiée de transport en commun rapide ou de l'arrêt important de transport en commun sur rue fréquent et sont représentés dans la série B des annexes.

b) Sans égard aux dispositions prévues dans la politique a) ci-dessus, le trajet à pied précisé peut être réduit dans les cas où le circuit piétonnier jouxte ou traverse les caractéristiques d'un point de friction réel ou perçu dans les déplacements piétonniers, par exemple les tunnels, les passages à niveau, les grandes intersections et les zones d'impasse piétonnières.

c) Dans tous les cas, les carrefours ne comprennent pas les terrains désignés comme des secteurs spéciaux dans la série B des annexes.

2) L'objectif stratégique des carrefours consiste à :

a) donner la priorité aux principaux points d'origine et de destination résidentielle et non résidentielle, dont les pôles d'emploi facilement accessibles à pied à partir des stations de transport en commun ou des principaux arrêts de transport en commun sur rue fréquents;

b) s'intégrer avec les quartiers du cœur du centre-ville et du secteur intérieur urbain et les couloirs du cœur du centre-ville, du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur et du secteur de banlieue et leur donner une orientation afin d'établir un réseau d'aménagements résidentiels, commerciaux, d'emploi et institutionnels pour permettre aux résidents de tous les niveaux de revenus de vivre, de travailler et de se divertir facilement et d'avoir accès à leurs besoins quotidiens sans être obligés d'être propriétaires d'une voiture particulière;

c) établir de plus grandes densités par rapport aux secteurs environnants à la condition d'aménager un environnement donnant la priorité aux usagers des transports en commun, aux cyclistes et aux piétons, en plus de prévoir une esthétique urbaine excellente;

d) réduire les émissions de gaz à effet de serre et permettre d'atteindre les objectifs des quartiers du quart d'heure, en concentrant les aménagements résidentiels et non résidentiels, dont les aménagements d'emploi compatibles, dans le cadre du réseau visé dans la politique b) ci-dessus.

3) L'aménagement dans les carrefours :

a) doit orienter la plus grande densité en la rapprochant de la station ou de l'arrêt de transport en commun pour s'assurer que le transport en commun est le moyen le plus accessible de mobilité pour le plus grand nombre d'usagers;

b) doit encourager, non loin de la station de transport en commun, les grands aménagements d'emploi, commerciaux ou institutionnels;

c) peuvent obliger, selon le *Règlement de zonage*, à prévoir un aménagement mixte sur les sites et dans les bâtiments situés à moins de 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la distance la plus

élevée, à partir d'une station existante ou planifiée de transport en commun, en faisant appel aux mesures suivantes, entre autres :

- i) obliger à aménager des établissements commerciaux et de service au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels, à usage de bureaux et institutionnels;
 - ii) obliger à aménager des immeubles résidentiels et à usage de bureaux aux étages supérieurs des immeubles commerciaux;
 - iii) obliger éventuellement à construire des bâtiments selon des hauteurs minimums en fonction du nombre d'étages pour veiller à aménager des infrastructures à plusieurs étages dont on pourra assurer la mixité des aménagements à la verticale dans les immeubles;
- d) doivent établir des parcours publics sécuritaires, directs et faciles à suivre pour les piétons et les cyclistes entre les stations de transport en commun et tous les sites du carrefour;
- e) doivent créer, dans l'ensemble du carrefour, un domaine public confortable et de grande qualité, qui priorise les besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun;
- f) doivent permettre d'aménager des immeubles qui :
- i) lisèrent, définissent, cernent et améliorent le domaine public grâce à la conception de l'implantation des immeubles, des entrées, de la fenestration, des panneaux indicateurs et de la façade des immeubles;
 - ii) implantent les entrées principales pour prioriser les moyens pratiques d'accès des piétons à la station de transport en commun et au domaine public;
 - iii) implante les places de stationnement, les embarcadères, les voies d'accès automobiles, les entrées de service et les infrastructures comparables pour en réduire le plus possible l'impact sur le domaine public;
- g) doivent être assujettis, dans le cadre du *Règlement de zonage*, aux règlements sur le stationnement des véhicules automobiles qui donnent, dans le carrefour, la priorité au transport en commun et aux déplacements à pied et à vélo, notamment, le cas échéant :
- i) en réduisant ou en éliminant le nombre minimum de places de stationnement obligatoires sur le site;
 - ii) en imposant des limites maximums dans l'offre de places de stationnement;
 - iii) en interdisant les terrains de stationnement en surface comme aménagements principaux ou accessoires, à l'exception des infrastructures des parcs-o-bus exploités par la municipalité;
 - iv) en réglementant, en tarifant, en comptant et en mettant en application le stationnement public sur rue et hors rue afin d'harmoniser l'offre et la demande;
 - v) en établissant des zones résidentielles pour les permis de stationnement sur rue;
 - vi) malgré les dispositions ci-dessus, le stationnement des visiteurs doit continuer d'être obligatoire pour les aménagements résidentiels de grande densité, afin d'éviter que la demande de places de stationnement des visiteurs crée une pression inconsidérée sur les infrastructures de stationnement publiques;
- h) interdisent les aménagements causant ou pouvant causer des inconvénients en raison du bruit, des odeurs nauséabondes, de la poussière, des émanations, des vibrations, des rayonnements, de l'éblouissement ou du niveau élevé d'achalandage des camions lourds.

4) Dans les carrefours, on autorise généralement les aménagements résidentiels, et on autorise les aménagements non résidentiels qui respectent la politique 3) h) de la sous-section 6.1.1.

- a) Dans les carrefours, on interdit généralement les aménagements à caractère automobile, tributaires des véhicules automobiles ou priorisant ces véhicules, à savoir, entre autres :
- i) les infrastructures de service au volant;
 - ii) les concessions automobiles, à l'exception des salles d'exposition parfaitement intégrées dans les bâtiments;
 - iv) les mini-entrepôts;
 - v) les terrains de stationnement en surface lorsqu'ils constituent un aménagement principal du terrain;
 - vi) les autres aménagements dont la fonction première est de prioriser l'accès des véhicules automobiles ou d'en dépendre.
- b) Malgré des dispositions de l'alinéa a), en sachant que les établissements de location de voitures permettent parfois d'avoir accès aux véhicules automobiles pour répondre aux besoins des résidents qui renoncent par ailleurs à la propriété d'une voiture, les aménagements suivants peuvent être autorisés, sous réserve de la politique 3) f) de la sous-section 6.1.1 et à la condition de bien s'intégrer avec les environs :
- i) les postes d'autopartage;
 - ii) les établissements de location de voitures;
 - iii) malgré les dispositions prévues en a) ci-dessus, les infrastructures de stationnement hors sol et en sous-sol peuvent être autorisées dans les carrefours.
- c) Malgré les dispositions de l'alinéa a) iv), en sachant que les mini-entrepôts jouent un rôle essentiel dans l'entreposage commercial pour les aménagements réalisés dans les carrefours, on peut autoriser l'aménagement des mini-entrepôts pourvu que l'on respecte toutes les conditions suivantes :
- i) démontrer que l'aménagement est conforme à la politique 3) f) de la sous-section 6.1.1;
 - ii) aménager les mini-entrepôts à l'extérieur du transect du cœur du centre-ville et du transect du secteur urbain intérieur;
 - iii) prévoir l'espace commercial au rez-de-chaussée, dont les espaces de vie et de travail, pour toute partie du bâtiment donnant sur un couloir; [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 24, le 13 novembre 2024]
 - iv) obliger à intégrer l'animation au niveau du rez-de-chaussée donnant sur des rues qui ne sont pas des couloirs. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 24, le 13 novembre 2024]
- 5) Les aménagements industriels dont les caractéristiques pourraient avoir un impact négatif sur la santé dans les aménagements résidentiels voisins en raison de questions comme le bruit, les émanations, les déplacements du matériel lourd ou l'entreposage extérieur de grandes quantités de matériaux ne doivent pas être autorisés dans les carrefours désignés et doivent plutôt se dérouler dans les secteurs portant la désignation industrielle et logistique.
- 6) Dans les cas où les couloirs recoupent ou chevauchent des carrefours, les politiques sur la hauteur des bâtiments régissant les carrefours sont prépondérantes; toutefois :
- a) la circulation automobile dans les couloirs doit être gérée grâce à la conception des rues et à des dispositifs de modération de la circulation, entre autres, afin de ne pas nuire à l'environnement des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun dans le carrefour;

b) sous réserve des dispositions prévues en a) ci-dessus, il faut donner la priorité aux transports en commun dans les couloirs.

6.1.2 La définition de l'orientation des zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC)

1) L'annexe C1 fait état de la localisation des ZPGSTC et de leur périmètre, et le tableau 3a des ZPGSTC définit la densité minimum de personnes et d'emplois pour les ZPGSTC par hectare brut qu'il faut mettre en œuvre dans le cadre du *Règlement de zonage* afin d'accroître la densité éventuelle des aménagements dans les environs des transports en commun.

2) Les aménagements des pôles d'emploi de faible densité comme les établissements de démolition de voitures, d'entreposage et de stockage et les aménagements à caractère automobile comme les stations d'essence, les centres de service et les établissements de service au volant sont interdits dans les ZPGSTC.

3) Les aménagements autorisés dans les ZPGSTC doivent comprendre un ensemble de types de logements de moyenne et de grande densités, ainsi qu'un éventail complet de fonctions non résidentielles, dont les pôles d'emploi, les services commerciaux et les institutions d'enseignement, à l'exclusion des aménagements énumérés dans la politique 2) ci-dessus.

4) Dans les ZPGSTC, la hauteur minimum des bâtiments et la couverture des lots obligatoires sauf dans les cas précisés dans un plan secondaire, s'établissent comme suit :

- a) dans un rayon de 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la distance la plus élevée, à partir d'une station existante ou planifiée de transport en commun : au moins quatre étages
- b) hors de la zone décrite en a) : au moins deux étages. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 25, le 13 novembre 2024]

5) On peut éventuellement autoriser les ZPGSTC nouvelles ou agrandies en modifiant le Plan ou en adoptant un plan secondaire. On doit alors éventuellement autoriser les ZPGSTC nouvelles ou agrandies :

- a) en se penchant sur les moyens grâce auxquels le secteur à ajouter et les terrains environnants viendront promouvoir la vision à long terme des ZPGSTC et ne nuiront pas à cette vision;
- b) en s'assurant que le secteur à ajouter n'empêche pas d'atteindre l'objectif de réaliser un aménagement dense et concentré;
- c) en démontrant que le secteur à ajouter ne comprend pas de terrains sur lesquels les travaux d'aménagement sont par ailleurs interdits dans d'autres politiques ou dans des parties fortement restreintes des terrains, par exemple les grands espaces verts urbains;
- d) en démontrant que les infrastructures et les services de transport en commun rapide sont offerts au moment de la désignation;
- e) en évaluant l'accessibilité des piétons et la continuité du secteur proposé à partir de la station de transport en commun;

- f) pour les nouvelles ZPGSTC, en établissant les densités voulues pour les pôles d'emploi et les aménagements résidentiels permettant d'étayer les investissements existants et planifiés dans les transports en commun;
- g) dans les cas où il y a des chevauchements entre les zones industrielles et logistiques et les zones industrielles mixtes d'une part, et, d'autre part, les zones des grandes stations de transport en commun potentielles, les politiques sur l'ancien secteur sont prépondérantes, pour assurer la protection et la préservation du socle foncier industriel limité d'Ottawa.

6.2 Les couloirs

La désignation des couloirs s'applique aux bandes de terrains longeant les rues précisées dont la fonction planifiée regroupe une plus grande densité d'aménagement, un degré supérieur de mixité dans l'aménagement du territoire et un niveau supérieur de service de transport en commun sur rue par rapport aux quartiers voisins, mais une moindre densité par rapport aux nœuds rapprochés. La désignation du couloir comprend deux sous-désignations : les couloirs de rues principales (aussi appelés les « rues principales ») et les couloirs mineurs.

6.2.1 Définir les couloirs et préparer leur fonction et leur évolution pendant la durée du Plan

1) Les couloirs sont représentés sous la forme de caractéristiques linéaires dans la série B des annexes. La désignation du couloir s'applique à tous les lots jouxtant le couloir, sous réserve des conditions suivantes :

- a) en règle générale, le couloir doit avoir la profondeur maximum suivante :
 - i) dans le cas d'un couloir de rues principales, une profondeur maximum de 220 mètres à partir de la ligne d'entre-axe de la rue définie comme couloir de rue principale;
 - ii) dans le cas d'un couloir mineur, une profondeur maximum de 120 mètres à partir de la ligne d'entre-axe de la rue définie comme couloir mineur;
 - iii) dans les cas où la partie d'un lot dépasse les profondeurs maximums précisées dans les politiques i) et ii), cette partie du lot est exclue de la désignation du couloir;
 - iv) malgré les dispositions prévues dans la politique iii) ci-dessus, dans les cas où la partie du lot exclue de la désignation du couloir à moins de 20 mètres de profondeur, cette désignation peut s'étendre à tout le lot;
- b) dans les cas où une rue transversale recoupe un couloir, la désignation du couloir peut comprendre un ou plusieurs lots de la rue transversale de manière à prolonger la désignation du couloir le long de cette rue jusqu'à la profondeur moyenne de la désignation du couloir le long du reste du quadrilatère du couloir;
- c) malgré les dispositions prévues en a) et b) ci-dessus, dans les cas où un plan secondaire définit différemment un couloir, le périmètre du plan secondaire est prépondérant.

2) L'aménagement du couloir désigné doit établir des bâtiments qui assurent les hauteurs maximums autorisées et les plus grandes densités non loin du couloir, sous réserve des marges de reculement des bâtiments le cas échéant. En outre, les travaux d'aménagement :

- a) doivent assurer les transitions voulues dans la hauteur, l'aménagement du terrain, la conception du site et le caractère de l'aménagement sur l'ensemble du site, jusqu'au point où le couloir désigné rejoint les zones désignées voisines;
- b) peuvent se révéler nécessaires pour assurer les liaisons piétonnières publiques en milieu de quadrilatère avec les rues toutes proches et les zones voisines désignées;

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Définir les couloirs et préparer leur fonction et leur évolution pendant la durée du Plan.
- 2) Reconnaître que les couloirs de rues principales ont un contexte différent et définissent des politiques destinées à en favoriser le développement

- c) pour les sites qui s'étendent généralement sur plus d'un hectare de superficie ou dont la profondeur est de plus de 100 mètres :
 - i) doivent se révéler nécessaires pour établir un réseau de circulation optimisé dans l'ensemble du site en donnant la priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun;
 - ii) peuvent se révéler nécessaires, dans les cas où les travaux d'aménagement sont appelés à se dérouler par phases, pour réaliser les phases les plus proches du couloir avant les phases situées à l'arrière du site, sous réserve des surzones qui pourraient s'appliquer;
- d) ne doivent pas intégrer de fonctions ni d'aménagements causant ou pouvant causer des inconvénients en raison du bruit, des odeurs nauséabondes, de la poussière, des émanations, des vibrations, des rayonnements, de l'éblouissement ou des niveaux élevés d'achalandage des camions lourds.

3) Dans les couloirs, les aménagements résidentiels et les aménagements non résidentiels qui s'intègrent avec un environnement urbain polyvalent et dense sont généralement autorisés. La Ville peut exiger, dans le *Règlement de zonage* et les demandes d'aménagement, de modifier le *Règlement de zonage* pour :

- a) les aménagements commerciaux et de services au rez-de-chaussée des immeubles par ailleurs résidentiels, à usage de bureaux et institutionnels en mettant surtout l'accent sur les aménagements nécessaires pour favoriser les quartiers du quart d'heure;
- b) les aménagements résidentiels et à usage de bureaux aux étages supérieurs d'immeubles par ailleurs commerciaux;
- c) les hauteurs minimums de bâtiments en fonction du nombre d'étages pour veiller à ce que, dans les bâtiments de plusieurs étages, les aménagements soient mixtes verticalement dans les bâtiments.

4) Sauf indication contraire dans un plan secondaire approuvé, les modalités suivantes s'appliquent dans l'aménagement des terrains dotés d'une façade donnant sur un couloir et sur une rue parallèle ou latérale :

- a) les travaux d'aménagement doivent être adaptés au couloir conformément aux politiques générales régissant les couloirs mineurs des rues principales, en particulier dans les cas où il faut réaménager de vastes parcelles ou regrouper différentes parcelles de moindre superficie;
- b) l'accès des véhicules doit généralement être assuré à partir de la rue parallèle ou de la rue latérale.

6.2.2 Reconnaître que les couloirs de rues principales ont un contexte différent et définissent des politiques destinées à en favoriser le développement

1) Dans la désignation des couloirs des rues principales, le Plan doit permettre de réaliser un ensemble d'aménagements, dont les immeubles de bureaux. Ces aménagements sont autorisés dans l'ensemble du bâtiment; toutefois, le *Règlement de zonage* peut exiger des aménagements commerciaux ou de services actifs, au rez-de-chaussée, dont ceux qui favorisent le développement culturel afin de préserver, d'étendre ou de créer un ensemble continu de façades actives donnant sur une rue principale.

2) Dans la désignation des couloirs mineurs, le Plan doit permettre de réaliser un ensemble d'aménagements qui étayent des aménagements résidentiels et l'évolution des quartiers pour en faire des quartiers du quart d'heure. Les travaux d'aménagement peuvent :

- a) porter sur des bâtiments résidentiels seulement et sur des bâtiments commerciaux seulement;
- b) prévoir des bâtiments qui ont différentes vocations internes, mais qui restent surtout résidentiels;
- c) prévoir des aménagements commerciaux limités, destinés à servir essentiellement la clientèle locale;
- d) être appelés, dans les cas adaptés au contexte, à prévoir des aménagements commerciaux ou de services au rez-de-chaussée.

6.3 Les quartiers

Les quartiers sont des secteurs urbains contigus, qui constituent le cœur des collectivités. L'intention de ce plan est donc de permettre, de concert avec les carrefours et les couloirs, un ensemble de formes et de densités de bâtiment.

Les quartiers ne se situent pas tous au même stade de l'aménagement, de la maturité et de l'évolution. L'intention de ce plan est donc de renforcer les quartiers qui réunissent tous les éléments des quartiers du quart d'heure et qui fonctionnent actuellement comme des quartiers du quart d'heure, pour guider ceux auxquels il ne manque que quelques éléments pour en faire ce genre de quartier et pour intégrer les conditions des quartiers du quart d'heure projetés dans les secteurs qui ne réunissent pas les caractéristiques de ces quartiers à l'heure actuelle.

Les quartiers sont planifiés pour des travaux d'aménagement continus graduels, intégrés, durables et adaptés au contexte ou, dans les cas où la surzone oriente l'évolution, pour des travaux de transformation graduels mûrement planifiés.

6.3.1 Définir les quartiers et les aménager d'après leur fonction et leur évolution sur la durée du Plan



- 1) Les quartiers sont désignés dans la série B des annexes.
- 2) Dans les quartiers, les bâtiments autorisés sont de faible hauteur sauf :
 - a) dans les cas où il existe un zonage ou des plans secondaires qui autorisent des hauteurs supérieures;
 - b) dans les secteurs déjà caractérisés par de grands immeubles dans les quartiers désignés. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 26, le 13 novembre 2024]

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Définir les quartiers et les aménager d'après leur fonction et leur évolution sur la durée du Plan.
- 2) Orienter l'évolution des quartiers d'après leur contexte, leur localisation, leur vétusté, leur maturité et leurs besoins, généralement en adoptant le modèle des quartiers du quart d'heure.
- 3) S'assurer que les quartiers constituent la pierre angulaire de la vivabilité à Ottawa.



3) Les travaux d'aménagement menés dans les quartiers désignés et qui visent à augmenter la hauteur au-delà de quatre étages :

- a) peuvent être évalués dans le cadre d'une modification du *Règlement de zonage*, sans qu'il soit nécessaire de modifier le Plan, dans les cas qui relèvent des dispositions de la politique 2) de la sous-section 6.3.1, sauf dans les cas où le zonage ne prévoit pas les autorisations correspondantes;
- b) peuvent exiger, dans tous les autres cas, une politique propre au secteur en apportant une modification au Plan.

4) Le *Règlement de zonage* et les approbations à délivrer dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire* doivent permettre d'aménager un ensemble de formes bâties résidentielles et non résidentielles dans les quartiers désignés, à savoir :

- a) en règle générale, un ensemble complet d'options de logements dans des immeubles de faible hauteur, suffisantes pour respecter rigoureusement ou largement les objectifs du tableau 2 et du tableau 3b;
- b) des options de logements dont la nouvelle forme bâtie dominante correspond à des logements intermédiaires manquants, qui respectent l'intention de la politique 1) de la sous-section 6.3.2;
- c) dans les sites appropriés, notamment non loin des stations de transport en commun rapide, le zonage peut interdire les formes de logements de moindre densité;
- d) pour offrir un ensemble de services locaux et pour promouvoir l'émergence ou le renforcement des quartiers du quart d'heure, le *Règlement de zonage* peut autoriser des aménagements non résidentiels à petite échelle compatibles et complémentaires et des services (dont les commerces de détail, les établissements de services, les activités culturelles, les loisirs et les spectacles) destinés essentiellement aux résidents, qui peuvent se déplacer à pied et qui :
 - i) sont compatibles avec les aménagements résidentiels proches et ne risquent pas de nuire à ces aménagements;
 - ii) sont compris dans les formes bâties et dans la conception des sites compatibles avec des quartiers de faible hauteur et essentiellement résidentiels;
 - iii) sont bien intégrés avec le réseau de rues du quartier, avec le réseau piétonnier et avec le domaine public;
 - iv) permettent d'adopter des normes de construction et de conception des sites propres à ces aménagements, afin de veiller à respecter les exigences fonctionnelles et la forme bâtie propre au contexte;
 - v) peuvent restreindre ou interdire le stationnement des véhicules automobiles de concert avec ces aménagements;
 - vi) limitent ces aménagements afin d'éviter que le stock de logements soit consacré inconsidérément à des aménagements non résidentiels.
- e) certaines utilisations non résidentielles à grande échelle comme les pôles d'emploi à usage de bureaux, les grandes institutions, les grandes installations et d'autres utilisations institutionnelles de moindre envergure; [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 22, le 13 septembre 2023]

f) les espaces verts comme les parcs, les espaces ouverts et les zones de liaison naturelles destinées à servir d'espaces publics. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 22, le 13 septembre 2023]

- 5) Le *Règlement de zonage* prévoit la répartition des densités autorisées dans les quartiers :
- a) en autorisant des densités et des hauteurs permises supérieures, notamment des formes de logements essentiellement constitués d'appartements et de logements communs, dans les secteurs proches des stations de transport en commun rapide, des couloirs et des grandes infrastructures des quartiers, entre autres;
 - b) en autorisant de moindres densités et des formes d'habitations essentiellement de plain-pied, loin des stations de transport en commun rapide, des couloirs et des grandes infrastructures des quartiers;
 - c) en autorisant une gradation et une transition dans les densités permises et dans l'ensemble des types de logements entre les secteurs décrits dans a) et b).

6.3.2 Orienter l'évolution des quartiers d'après leur contexte, leur localisation, leur vétusté, leur maturité et leurs besoins, généralement en adoptant le modèle des quartiers du quart d'heure



1) Le *Règlement de zonage* et les approbations prévues dans la *Loi sur l'aménagement du territoire* doivent permettre d'autoriser des formes de bâtiments innovantes notamment dans la catégorie des logements intermédiaires manquants, afin de fortifier, d'orienter ou de promouvoir les conditions propices à l'aménagement des quartiers du quart d'heure. Les formes bâties innovantes comprennent entre autres la réutilisation adaptative de bâtiments existants pour lui donner toutes sortes de vocations nouvelles, la mise en valeur de centres commerciaux existants, la co-installation de logements au-dessus des infrastructures de la Ville, dont les infrastructures aménagées sur les terrains réservés à l'aménagement de parcs (bibliothèques et centres de loisirs) conformément à la politique 3) (Infrastructures appartenant à la Ville ou autres) de la sous-section 4.4.6; l'aménagement d'un lot unique ou la consolidation de lots pour produire des logements intermédiaires manquants; enfin, la concession de droits de construction en hauteur pour les logements qui surplombent les infrastructures et les installations de la Ville, ainsi que les infrastructures des transports en commun.

2) La Ville établira la réglementation d'après la forme bâtie en adoptant le *Règlement de zonage*, la réglementation du plan d'implantation et d'autres outils réglementaires, le cas échéant, conformément à l'orientation des transects. Cette réglementation d'après la forme pourrait prévoir des exigences pour l'articulation, la hauteur, les marges de retrait, la volumétrie, la superficie, la ligne de toiture, la matérialité et les zones paysagées en tenant compte :

- a) du contexte local et du caractère des aménagements existants;
- b) des interfaces à prévoir avec le domaine public, en tenant compte des caractéristiques qui occupent le domaine public et le domaine privé, par exemple les arbres;
- c) des interfaces appropriées entre les bâtiments résidentiels, notamment le paysagement végétalisé raisonnable et approprié et des clôtures pour favoriser la vivabilité;
- d) de la proximité des carrefours, des couloirs et des stations de transport en commun rapide;

- e) de la transition de la forme bâtie entre les désignations attenantes;
- f) de la densité destinée à être aménagée dans l'enveloppe du bâtiment autorisée;
- g) des dispositions de la politique 1) d) de la sous-section 4.2.

3) Conformément à la politique 2), la réglementation d'après la forme définira la forme bâtie et les caractéristiques de l'aménagement du site qui se trouvent :

- a) dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain selon les modalités exposées dans le tableau 6;
- b) dans les parties des transects du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur et du secteur de banlieue couverts par la surzone des quartiers évolutifs dans les cas où l'on prévoit une hausse considérable de la densité et dans les quartiers dans lesquels la forme bâtie et la volumétrie devraient changer considérablement par rapport au contexte existant du secteur urbain selon les modalités exposées dans le tableau 6;
- c) dans tous les autres cas, la forme bâtie et les caractéristiques de l'aménagement du site pourraient prévoir un ensemble de caractéristiques urbaines et de banlieue selon les modalités décrites dans le tableau 6, à la condition que ces travaux d'aménagement ne nuisent pas déraisonnablement à l'évolution des quartiers pour leur donner un caractère plus urbain pendant la durée du Plan.

4) Le *Règlement de zonage* permet d'établir des normes distinctes, le cas échéant, pour les aménagements à réaliser sur des lots intérieurs, des lots de coin, des lots traversants et des lots couvrant tout un quadrilatère, afin de produire une forme bâtie et des résultats d'aménagement cohérents et prévisibles, qui contribuent à la qualité de la conception des quadrilatères et des lignes de rue.

5) Conformément à la politique 4) a) de la sous-section 6.3.1, les zones de commodité aménagées en plein air pour les bâtiments résidentiels de faible hauteur peuvent être limitées à des balcons, à des terrasses ou à des toits afin d'atteindre les cibles de densité dans la gestion de la croissance.

6) Pour encourager de nouvelles formes de logements innovantes et compatibles, notamment les immeubles en copropriété ou la dissociation des strates ou le morcellement d'un bâtiment, le *Règlement de zonage* peut traiter différentes parcelles comme s'il s'agissait d'un seul et même lot pour les besoins du zonage dans les cas où ce traitement ne nuit pas aux normes et aux exigences fonctionnelles.

7) Les sites qui sont sous-utilisés ou convertis à partir d'aménagements non résidentiels, par exemple les terrains de golf, les sites scolaires ou les sites des églises, peuvent être convertis en aménagements résidentiels, pourvu que l'on réunisse toutes les conditions suivantes :

- a) l'aménagement proposé prévoit que la majorité du site sera aménagée selon les typologies de logements intermédiaires manquants de faible hauteur;
- b) l'intention des exigences de la section 3 relatives à la gestion de la croissance est respectée;
- c) les travaux d'aménagement proposés comprennent un volet de logements abordables qui respecte les conditions de la sous-section 4.2 et prévoit un volet non résidentiel afin de permettre d'aménager

des quartiers du quart d'heure, de préférence un volet non résidentiel sous-viabilisé comme une infrastructure communautaire, un commerce de détail et des services commerciaux;
 d) les sites industriels ou commerciaux qui, comme le réaménagement des centres commerciaux, se trouvent dans la désignation de quartier ne relèvent pas de cette politique et doivent s'en remettre à l'orientation de la politique 6) de la sous-section 3.2.

Figure 18



6.3.3 S'assurer que les quartiers constituent la pierre angulaire de la vivabilité à Ottawa



1) La Ville doit autoriser, dans le cadre du *Règlement de zonage*, les aménagements non résidentiels à grande échelle dans les cas où ils existent en vertu de l'adoption du Plan. Lorsqu'on propose de réaliser un nouvel aménagement non résidentiel à grande échelle, la Ville évaluera cet aménagement pour savoir s'il respecte tous les critères suivants :

- a) l'aménagement peut être implanté dans le quartier désigné et n'appartient pas, par ailleurs, à un carrefour ou à un couloir désigné, ni à une désignation de zone industrielle mixte conformément à la politique 3) de la sous-section 6.3.3;
- b) l'aménagement peut être correctement intégré dans le quartier et permet de réaliser les objectifs de la désignation;
- c) il est situé dans le réseau de transport en commun rapide ou dans une rue dans laquelle le service de transport en commun rapide sur rue fréquent est déjà assuré;
- d) la conception du site est réalisée conformément aux politiques sur les transects et sur les surzones.



2) La Ville doit autoriser, dans le cadre du *Règlement de zonage*, les aménagements non résidentiels à petite échelle comme les fonctions de commerce de détail, de services, culturelles, récréatives et de loisirs dans toutes les routes collectrices, dans les grappes de secteurs qui réunissent actuellement ces fonctions et ces aménagements, de même qu'en recensant les nouvelles rues qui pourraient se prêter à la croissance non résidentielle à petite échelle. Dans les cas où le *Règlement de zonage* autorise ces aménagements, ce règlement permet aussi d'assurer un basculement fluide entre les aménagements résidentiels et non résidentiels à petite échelle pour répondre aux besoins souples des marchés et pour assurer la résilience des bâtiments.

3) Dans les cas où un aménagement non résidentiel à petite échelle n'est pas autorisé à l'heure actuelle de plein droit dans le *Règlement de zonage* et que cet aménagement est proposé, la Ville doit l'appuyer, à la condition que le projet d'aménagement réponde à toutes les conditions suivantes :

- a) il s'agit d'un aménagement à petite échelle, qui permet de viabiliser les terrains environnants;
- b) sa localisation est pratique par rapport aux concentrations d'aménagements résidentiels et assure l'accès direct des piétons et des cyclistes qui viennent des zones résidentielles voisines;
- c) il favorise l'interaction parmi les résidents et contribue à des quartiers du quart d'heure;
- e) la superficie et l'échelle n'ont pas pour effet d'attirer un fort volume d'achalandage automobile venu de l'extérieur de la zone immédiate.

4) Les aménagements non résidentiels qui ne sont pas expressément autorisés dans la politique 4) de la sous-section 6.3.1 doivent être envisagés dans les cas où les propositions répondent à tous les critères suivants :

- a) l'aménagement proposé est compatible avec les aménagements environnants et en assure le complément;
- b) la propriété a une façade qui donne sur une artère, une voie collectrice majeure ou une route collectrice; [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 23, le 13 septembre 2023]
- c) les bâtiments principaux occupent la majorité de la façade du site donnant sur la rue; [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 23, le 13 septembre 2023]
- d) l'impact visuel de l'entreposage extérieur ou du stationnement extérieur sur les aménagements voisins et à partir de la rue est réduit grâce à des méthodes appropriées de conception du site conformément aux politiques sur les transects et sur les surzones;
- e) les vastes superficies consacrées à l'entreposage extérieur et à la vente ou à la réparation des biens (sauf les aménagements qui ne sont pas exploités toute l'année et que l'on peut considérer comme des composants communs d'un aménagement autorisé, par exemple un centre de jardinage saisonnier associé à un commerce de détail) ne sont pas prévues;
- f) les biens à vendre ou à présenter ne sont pas installés dans l'emprise municipale.

5) Outre la politique 1), on peut envisager de retenir les propositions portant sur les nouveaux aménagements non résidentiels à grande échelle à la condition :

- a) que ces aménagements ne soient pas mieux situés dans un carrefour, un couloir, une zone industrielle et logistique ou une zone industrielle mixte;
- b) que les soient situés dans le réseau de transport en commun rapide ou le long d'une rue dans laquelle le service fréquent de transport en commun sur rue est déjà assuré.

- 6) Conformément aux politiques 1) et 2), les aménagements industriels qui pourraient nuire à des aménagements résidentiels proches en raison de problèmes comme le bruit, les émanations, le déplacement du matériel lourd ou l'entreposage externe de grandes quantités de matériaux :
- a) seront interdits dans la désignation des quartiers;
 - b) les aménagements existants dans la désignation des quartiers seront non conformes en vertu de la loi dans le cadre du *Règlement de zonage*;
 - c) ces nouveaux aménagements seront réalisés dans la désignation de zone industrielle et logistique.
- 7) Afin de répondre à la demande actuelle de places de stationnement tout en assurant la transition, à la longue, avec les aménagements moins tributaires de la voiture :
- a) la Ville peut établir dans les quartiers, conformément à la politique 6) de la sous-section 4.1.4, des zones résidentielles de permis de stationnement sur rue;
 - b) le *Règlement de zonage* peut autoriser des garages de stationnement communaux et, conformément à la politique 9) de la sous-section 4.1.4, des terrains de stationnement en surface pour ce qui est de la vocation principale des terrains, dans les cas où ces aménagements constituent une solution de rechange pour le stationnement sur le site dans les lots résidentiels proches;
 - c) la Ville réglemente les approches privées selon les modalités prévues dans les politiques sur les transects applicables afin de maintenir ou d'améliorer l'espace non rompu de la bordure de rue pour le stationnement sur rue à court terme des visiteurs et dans la zone des permis, ainsi que pour d'autres besoins communs.
- 8) Afin de maximiser la prévisibilité et l'uniformité des approbations dans le cadre des demandes d'aménagement, le *Règlement de zonage* :
- a) peut prévoir des normes pour la conception des bâtiments et des sites dans certaines catégories de travaux d'aménagement, normalement dans le cadre de la réglementation du plan d'implantation, dans les cas où on peut ainsi simplifier, rationaliser ou éliminer la réglementation du plan d'implantation;
 - b) peut prévoir que ces normes de zonage s'appliqueront à titre de solution de rechange optionnelle de plein droit à la réglementation du plan d'implantation.
- 9) Dans les cas où les lots des quartiers résidentiels sont dotés de voies d'accès traversant le lot et donnant sur deux emprises publiques, le *Règlement de zonage* et les approbations délivrées dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire* doivent permettre de réaliser des travaux d'aménagement établissant des bâtiments à vocation résidentielle distincts qui seraient aménagés sur les lots distincts pour assurer les services indépendants et qui donneraient sur des emprises publiques, en laissant sans bâtiment ni structure une partie du lot interne. L'objectif de cette politique est d'encadrer l'emprise publique et ses bâtiments et structures et à interdire les travaux d'aménagement qui ont pour objet d'en refaire une emprise publique.

6.4 Les zones industrielles et logistiques

Les zones industrielles et logistiques sont préservées pour regrouper les activités économiques se rapportant à l'activité manufacturière, à la logistique, à l'entreposage et à d'autres aménagements connexes. Cette désignation correspond aux activités manufacturières et d'entreposage dans les secteurs d'emploi au sens défini dans la Déclaration de principes provinciale. Généralement, ces aménagements ne permettent pas de s'intégrer parfaitement avec les aménagements sensibles et ne se prêtent pas à d'autres désignations parce qu'ils sont trop chers ou pour d'autres raisons; il s'agit par exemple des carrefours et des couloirs. Ces aménagements viennent enrichir le socle économique d'Ottawa au-delà des services fédéraux, de la haute technologie, de la santé et de l'éducation. Certains de ces aménagements permettent aussi de servir les résidents et les employeurs existants grâce à l'entreposage et à la logistique des marchandises et des fournitures et en répondant aux besoins en construction.

La désignation des zones industrielles et logistiques est caractérisée par les aménagements industriels traditionnels comme l'entreposage, la distribution, la correction, l'industrie légère et l'industrie lourde, les métiers, le stockage en plein air et d'autres aménagements réclamant différentes superficies de parcelles. Ces aménagements peuvent se répercuter sur d'autres aménagements environnants en raison des émissions polluantes, par exemple les odeurs nauséabondes, la poussière, la fumée, les déplacements du matériel lourd, la lumière ou le bruit, et doivent être isolés des aménagements fonciers sensibles.

La compatibilité avec les aménagements environnants et la protection des autres aménagements dont la valeur économique est supérieure sont des facteurs prépondérants lorsqu'il s'agit de regrouper ces aménagements dans une désignation de zone industrielle et logistique. Ces facteurs réduisent le nombre de sites viables pour ces aménagements et limitent les cas dans lesquels ces aménagements peuvent être implantés par rapport à d'autres aménagements fonciers qui s'intègrent plus facilement et qui peuvent les surconcurrer d'après les valeurs foncières. C'est pourquoi les terrains qui portent la désignation de zone industrielle et logistique doivent être protégés contre la conversion à des aménagements fonciers non industriels. La sous-section 3.5 porte sur les conditions de cette conversion.

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Préserver les terrains dans les sites stratégiques pour les aménagements consacrés au déplacement des biens et à la logistique.
- 2) S'assurer de minorer les incidences défavorables sur les aménagements sensibles.
- 3) Limiter les aménagements auxiliaires afin d'éviter les conflits avec les aménagements industriels et de réduire le plus possible l'absorption des terrains pour les aménagements non industriels.

6.4.1 Préserver les terrains dans les sites stratégiques pour les aménagements consacrés au déplacement des biens et à la logistique

- 1) Chaque désignation doit porter sur une superficie suffisante pour permettre d'aménager une grappe d'activités commerciales et économiques, permettant d'accueillir plus de 2 000 emplois.
- 2) Les aménagements suivants sont autorisés dans la désignation des zones industrielles et logistiques représentée dans les annexes B1 à B8 :
 - a) les aménagements de l'industrie lourde et de l'industrie légère traditionnelles, par exemple l'activité manufacturière, l'entreposage, la distribution, le stockage, les services publics et la construction;
 - b) les aménagements qui permettent de stocker la plupart des produits en plein air et qui obligent à consacrer de vastes terrains à des activités externes de stockage, de vente ou de réparation de biens;
 - c) les ateliers de réparation et de carrosserie automobiles, ainsi que la vente et l'entretien du matériel lourd et des véhicules;
 - d) les corps de métiers et les entrepreneurs, par exemple les menuisiers, plombiers, électriciens et spécialistes du chauffage, de la ventilation et de la climatisation (CVC);
 - e) les grands immeubles à usage de bureaux uniquement s'ils respectent la politique 12) de la sous-section 3.5;
 - f) les bureaux qui sont accessoires par rapport à un aménagement primaire.
- 3) Ne sont pas autorisés, les aménagements industriels ou les travaux d'aménagement qui pourraient avoir pour effet de restreindre la visibilité à l'Aéroport international d'Ottawa, à l'aéroport de Rockcliffe ou à l'aéroport de Carp en raison de processus industriels ou manufacturiers produisant de la fumée, de la poussière ou de la vapeur selon les modalités exposées dans le document TP1247E de Transports Canada (« Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes »).
- 4) Les aménagements d'échantillonnage et de présentation d'accessoires sont autorisés à la condition :
 - a) qu'ils occupent une partie d'un bâtiment dans lequel ils sont utilisés uniquement de concert avec un entrepôt ou un autre aménagement autorisé dans le même bâtiment;
 - b) qu'ils servent essentiellement à présenter des échantillons, des modèles ou d'autres biens et à prendre des commandes de marchandises qui sont stockées en vrac dans un entrepôt dans une partie du même bâtiment, pour ensuite les livrer aux clients;
 - c) dans les cas où la proportion de la superficie locative brute d'un bâtiment consacré à l'échantillonnage et à la présentation de produits est limitée, dans le *Règlement de zonage*, de sorte que l'espace consacré à l'échantillonnage et à la présentation des produits est secondaire et subordonnée à la vocation principale du bâtiment, qui est destiné à servir d'entrepôt.
- 5) Sans égard aux aménagements énumérés dans la politique 2), les aménagements existants et conformes aux lois à la date de l'adoption du Plan sont également autorisés, et les agrandissements mineurs de ces aménagements peuvent être considérés.

6.4.2 S'assurer que les aménagements très nuisibles sont isolés des aménagements fonciers sensibles pour en atténuer les répercussions nocives

1) Les aménagements résidentiels, institutionnels et tous les autres aménagements fonciers sensibles ne sont pas autorisés.

2) Dans les cas où les aménagements autorisés se trouvent non loin d'aménagements sensibles et pourraient avoir des incidences néfastes sur ces aménagements, dans la même désignation ou dans une désignation voisine, les modifications et les dérogations mineures apportées au *Règlement de zonage* doivent tenir compte des marges de retrait des bâtiments pour optimiser la distance de séparation par rapport aux aménagements sensibles. La réglementation du plan d'implantation doit tenir compte de l'implantation des structures et des opérations en plein air afin de réduire le plus possible les incidences nocives potentielles sur les aménagements sensibles.

3) Afin d'éviter les effets négatifs sur les aménagements sensibles et de protéger la viabilité économique à long terme des aménagements industriels et des grandes infrastructures, les Lignes directrices du gouvernement provincial sur la compatibilité de l'utilisation du sol doivent s'appliquer dans l'aménagement des grandes infrastructures et dans les aménagements fonciers sensibles à proximité des grandes infrastructures selon les modalités exposées dans ces lignes directrices.

6.4.3 Limiter les aménagements auxiliaires afin d'éviter les conflits avec les aménagements industriels et de réduire le plus possible l'absorption des terrains pour les aménagements non industriels

1) Les fonctions et aménagements auxiliaires destinés à répondre aux besoins journaliers des employés qui travaillent sur des terrains de la désignation des zones industrielles et logistiques et limités à des aménagements commerciaux de services, par exemple des magasins de proximité, des cafés, des restaurants, ainsi que des stations-service ou d'essence, sont autorisés sur les parcelles individuelles. Les établissements de vente de voitures sont des aménagements auxiliaires par rapport aux aménagements de services.

a) Les aménagements auxiliaires donnant lieu à un fort achalandage doivent être implantés sur les sites, en donnant par exemple sur une artère ou sur une grande route collectrice, pour éviter les conflits potentiels avec les aménagements industriels primaires (par exemple les déplacements de marchandises);

b) les aménagements fonciers sensibles ne sont pas autorisés à titre d'aménagements auxiliaires.

2) Les aménagements qui peuvent entrer en conflit avec l'exploitation des aménagements industriels lourds et légers traditionnels ne doivent pas être autorisés, afin de minorer l'absorption des terrains pour les aménagements non industriels.

6.5 Les zones industrielles mixtes

Les zones industrielles mixtes sont des grappes d'activités économiques qui ont moins d'impact et qui regroupent un ensemble d'aménagements non résidentiels plus vastes que les zones industrielles. Ces secteurs permettent d'assurer une transition entre les zones industrielles et logistiques et les quartiers, les carrefours et les couloirs, en plus de comprendre un ensemble de terrains pour les aménagements sensibles non résidentiels et pour les aménagements industriels légers et commerciaux à petite échelle. Cette désignation correspond aux activités d'aménagement des immeubles à usage de bureaux dans les secteurs d'emploi au sens défini dans la Déclaration de principes provinciale. Le cas échéant, ces secteurs permettent d'aménager des quartiers du quart d'heure grâce à la localisation des aménagements fondés sur les quartiers.

Les zones industrielles mixtes sont caractérisés par un large éventail d'aménagements, dont les immeubles à usage de bureaux à petite échelle, l'industrie légère, le commerce de gros, les petites entreprises, les aménagements de services commerciaux à petite échelle et les aménagements sensibles non résidentiels comme les lieux de culte, les aménagements récréatifs intérieurs et les centres de garde d'enfants agréés et autonomes qui ne seraient normalement pas autorisés sur les terrains portant la désignation de zones industrielles et logistiques. Parce que les aménagements primaires ne sont pas considérés comme des inconvénients ou qu'ils ont un impact considérable, ces secteurs peuvent se diversifier plus que les zones industrielles et logistiques et peuvent mieux s'intégrer dans les quartiers environnants.

6.5.1 Préserver les terrains pour les aménagements qui doivent être dotés d'un environnement de parcs commerciaux pour permettre de les exploiter

1) Chaque secteur désigné doit avoir une superficie suffisante pour permettre d'aménager des grappes d'entreprises et d'activités économiques pour accueillir plus de 2 000 emplois.

2) Les aménagements suivants sont autorisés dans la désignation des zones industrielles mixtes représentée dans les annexes B1 à B8 :

- a) les aménagements industriels légers de moindre impact, dont l'industrie manufacturière légère, l'entreposage, la distribution et le stockage;
- b) la vente et la réparation des voitures et du matériel lourd;
- c) les corps de métier et les entrepreneurs comme les menuisiers, les plombiers, les électriciens et les spécialistes du chauffage, de la ventilation et de la climatisation (CVC);

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Préserver les terrains pour les aménagements qui doivent être dotés d'un environnement de parcs commerciaux pour permettre de les exploiter.
- 2) Assurer la transition entre les quartiers et les zones industrielles.
- 3) Autoriser les aménagements de quartiers à petite échelle lisérant les zones industrielles mixtes dans lesquels ils assurent la liaison avec les quartiers.

- d) les grands immeubles à usage de bureaux uniquement s'ils respectent la politique 12) de la sous-section 3.5;
- e) les immeubles à usage de bureaux à petite échelle dont la superficie est généralement inférieure à 10 000 mètres carrés.

4) Ne sont pas autorisés, les aménagements industriels ou les travaux d'aménagement qui pourraient avoir pour effet de restreindre la visibilité à l'Aéroport international d'Ottawa, à l'aéroport de Rockcliffe ou à l'aéroport de Carp en raison de processus industriels ou manufacturiers produisant de la fumée, de la poussière ou de la vapeur selon les modalités exposées dans le document TP1247E de Transports Canada (« Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes »).

5) Les aménagements d'échantillonnage et de présentation d'accessoires sont autorisés si toutes les conditions suivantes sont réunies :

- a) qu'ils occupent une partie d'un bâtiment dans lequel ils sont utilisés uniquement de concert avec un entrepôt ou un autre aménagement autorisé dans le même bâtiment;
- b) qu'ils servent essentiellement à présenter des échantillons, des modèles ou d'autres biens et à prendre des commandes de marchandises qui sont stockées en vrac dans un entrepôt dans une partie du même bâtiment, pour ensuite les livrer aux clients;
- c) dans les cas où la proportion de la superficie locative brute d'un bâtiment consacré à l'échantillonnage et à la présentation de produits est limitée, dans le *Règlement de zonage*, de sorte que l'espace consacré à l'échantillonnage et à la présentation des produits est secondaire et subordonnée à la vocation principale du bâtiment, qui est destiné à servir d'entrepôt.

6) Le *Règlement de zonage* doit, dans toute la mesure du possible, appliquer les Lignes directrices du gouvernement provincial sur la compatibilité de l'utilisation du sol pour veiller à réduire le plus possible les répercussions entre les aménagements industriels et les aménagements fonciers sensibles.

7) Les aménagements résidentiels ne sont pas autorisés.

8) Sans égard aux aménagements énumérés dans les politiques 2) et 7), les aménagements existants et conformes aux lois à la date à laquelle le Plan est adopté sont également autorisés et les agrandissements mineurs de ces aménagements peuvent être considérés.

6.5.2 Assurer la transition entre les quartiers et les secteurs industriels

1) Les aménagements qui sont appelés à produire du bruit, des émanations, des odeurs nauséabondes ou d'autres répercussions nocives comparables ou qui sont dangereux ne doivent pas être autorisés.

6.5.3 Autoriser les aménagements de quartiers à petite échelle liés aux zones industrielles mixtes dans lesquels ils assurent la liaison avec les quartiers

1) Les politiques suivantes s'appliquent aux services commerciaux qui peuvent être autorisés dans les zones industrielles mixtes, pour permettre d'atteindre les objectifs des quartiers du quart d'heure :

- a) les types de services autorisés sont ceux dont l'échelle peut répondre aux besoins de la clientèle des quartiers locaux et des employés travaillant sur les terrains portant la désignation de zone industrielle mixte, dont les supermarchés à petite échelle, les aménagements consacrés aux loisirs, à la santé et à la remise en forme et les aménagements commerciaux de services (par exemple les magasins de proximité, les cabinets de médecins et de dentistes, les cafés, les restaurants, les banques, les stations-service ou les stations d'essence);
- b) les services autorisés peuvent être offerts :
 - i) dans des immeubles autonomes;
 - ii) dans des immeubles qui comprennent un aménagement autorisé dans une zone industrielle mixte;
 - iii) dans les immeubles qui regroupent plusieurs de ces services.
- c) Les aménagements de services commerciaux doivent être implantés à la lisière d'une zone industrielle mixte jouxtant les quartiers résidentiels, sans toutefois sortir d'un rayon de plus de 600 mètres à partir d'une zone résidentielle;
- d) les promoteurs doivent démontrer que les aménagements proposés permettent d'atteindre les objectifs des quartiers du quart d'heure ;
- e) il se peut que l'on doive aménager les infrastructures cyclables et piétonnières voulues dans les cas où elles n'existent pas déjà.

2) Dans les zones industrielles mixtes, on peut autoriser les utilisations sensibles (dont des écoles privées, des centres communautaires, des centres de garde d'enfants agréés ou des lieux de culte) en apportant au *Règlement de zonage* une modification propre au site à la condition de réunir tous les critères suivants : [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 24, le 13 septembre 2023]

- a) il n'y a pas de répercussions néfastes pour la santé en raison des aménagements voisins et les aménagements institutionnels sensibles n'empêchent pas un secteur de MINT existant de pouvoir mener son activité dans le cadre d'un permis du ministère de l'Environnement;
 - i) l'évaluation est soumise aux Lignes directrices du ministère de l'Environnement sur la compatibilité de l'utilisation du sol dans leurs versions modifiées;
- b) il n'y a pas de répercussions sur la circulation automobile qui nuiraient aux opérations de l'aménagement d'une zone industrielle mixte;
- c) l'aménagement est implanté dans un rayon de moins de 600 mètres d'une zone résidentielle;
- d) il est implanté dans un rayon de moins de 300 mètres des zones dans lesquelles des aménagements fonciers industriels lourds sont autorisés.

6.6 Les secteurs spéciaux

Les secteurs spéciaux sont des secteurs de la Ville qui sont importants à l'échelle internationale et nationale et à l'échelon de la zone métropolitaine. Ils définissent l'image de la Ville grâce à leur valeur de patrimoine culturel, à leur architecture, au domaine public et à leur rôle d'attractions touristiques et de grands moteurs économiques. Ce sont des secteurs distincts qui transcendent le rôle et la fonction des carrefours, des couloirs et des quartiers et qui justifient des approches distinctes dans leur planification. Il existe deux catégories : les secteurs spéciaux définatoires de la Ville et les secteurs économiques spéciaux.

6.6.1 Fortifier le rôle des secteurs spéciaux de la Ville comme lieux importants pour l'identité de la Ville et prioriser et accroître leur contribution à la culture d'Ottawa

- 1) Les politiques ci-après s'appliquent à tous les secteurs spéciaux.
 - a) Les secteurs spéciaux sont désignés dans la série B des annexes.
 - b) Les demandes d'aménagement et les projets d'infrastructures dans les secteurs spéciaux doivent démontrer que l'on respecte cette section et les politiques générales de la sous-section 4.5 et de la sous-section 4.6.
 - c) Les promoteurs doivent tâcher de se conformer au Plan et, le cas échéant, aux exigences du gouvernement du Canada et de la Commission de la capitale nationale.
 - d) À l'exception de Kanata-Nord, la hauteur permise des bâtiments correspond à la plus élevée des valeurs suivantes :
 - i) la hauteur prévue dans le zonage existant en vigueur au moment où le Plan officiel est adopté;
 - ii) la hauteur prévue dans un plan secondaire adopté ou dans la politique sectorielle; [MPO 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 27, appel TOAT-24-001230 le 13 novembre 2024]
 - e) À l'exception de la première rangée de propriétés le long du canal Rideau dans les cas où un plan secondaire ou une politique sectorielle n'est pas en place, une augmentation de la hauteur au-delà du zonage existant peut être autorisée sans modifier ce plan dans les cas où :
 - i) la hauteur rehaussée des bâtiments continue d'appartenir à la même catégorie d'immeubles de faible hauteur (de 1 à 4 étages) ou de moyenne hauteur (de 5 à 9 étages);
 - ii) l'on peut respecter la politique 13 de la sous-section 3.2 et la politique 3 de la sous-section 4.5.2. [MPO 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 62, le 13 novembre 2024 - Appeal OLT-24-001230]

CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Fortifier le rôle des secteurs spéciaux comme lieux qui sont importants pour l'identité de la Ville et mettre en lumière et accroître leur contribution à la culture d'Ottawa.
- 2) Appuyer les secteurs spéciaux qui définissent la Ville en tant que secteurs représentant l'identité d'Ottawa et groupement de biens culturels.
- 3) Les quartiers économiques spéciaux qui étayent le développement économique de la Ville.
- 4) Autres quartiers économiques



f) L'investissement municipal, par exemple dans les projets d'infrastructures, fera l'appoint, dans la mesure du possible, des investissements consentis par la Commission de la capitale nationale et du gouvernement du Canada. La coordination avec les zones d'amélioration commerciale, les promoteurs des projets d'aménagement, les associations communautaires et les autres partenaires sera encouragée. Les projets pilotes qui respectent les intentions de la politique sur les secteurs spéciaux peuvent être encouragés.

g) Les nouveaux secteurs spéciaux ne seront désignés qu'à l'initiative de la Ville.

h) Dans les cas où les couloirs recoupent ou chevauchent des secteurs spéciaux, les politiques sur la hauteur des bâtiments régissant les secteurs spéciaux sont prépondérantes; toutefois :

i) la circulation automobile dans les couloirs doit être gérée grâce à la conception des rues et à des dispositifs de modération de la circulation, entre autres, afin de ne pas nuire à l'environnement des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun dans le couloir;

ii) sous réserve des dispositions prévues en i) ci-dessus, il faut donner la priorité aux transports en commun dans les couloirs. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 28, le 13 novembre 2024]

6.6.2 Catégorie 1 : Soutien aux secteurs spéciaux qui définissent la Ville en tant que secteurs représentant l'identité d'Ottawa et groupement de biens

6.6.2.1 Le secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération

Le secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération est le cœur de l'image d'Ottawa comme capitale du Canada. Les édifices du Parlement trônent sur la colline qui surplombe la rivière des Outaouais et sont liés contextuellement au canal Rideau, au Château Laurier, au parc Major's Hill et au Musée canadien de l'histoire à Gatineau. La Colline du Parlement, avec ses pelouses vertes formelles, liserées par un boisé naturel, sert de point de mire du boulevard de la Confédération, qui constitue un parcours protocolaire pour les nombreuses institutions fédérales de la rue Wellington entre la rue Bay et la rue Elgin et de la promenade Sussex entre la rue Rideau d'une part et, d'autre part, la résidence du premier ministre et Rideau Hall. Ce parcours protocolaire unit les deux rives de la rivière des Outaouais dans le cœur de la région métropolitaine. Ce secteur est aussi le siège du Musée des beaux-arts du Canada, d'autres institutions fédérales et d'ambassades. La rue Sparks sert de rue charnière entre la Ville et l'État.

- 1) Dans le secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération, les symboles nationaux sont protégés et la Ville est favorable à l'intégration des plans fédéraux et municipaux.
- 2) Il faut faire la promotion de ce secteur comme lieu de prédilection pour les institutions nouvelles ou élargies d'importance nationale ou internationale;
- 3) Les travaux d'aménagement doivent préserver les propriétés ayant valeur de patrimoine culturel, y compris celles qui sont désignées en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, dans le district de conservation du patrimoine de la rue Sparks, par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada ou par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine;
- 4) En raison de l'importance nationale du secteur et de l'interface entre les approbations fédérales et les approbations locales, ainsi que des efforts de planification menés de front à l'échelle fédérale, la Ville tâchera de dialoguer avec les différents organismes fédéraux, dont la Commission de la capitale nationale, Services publics et Approvisionnement Canada et Parcs Canada, afin de mettre au point les principes communs pour les nouveaux travaux d'aménagement dans ce secteur spécial. Ces principes porteraient probablement sur l'application de normes rigoureuses de qualité architecturale, en respectant la forme bâtie, les proportions, les formes, les dimensions et l'échelle et en précisant les circonstances dans lesquelles la forme bâtie doit être comparable, assortie ou distinctive. La Ville s'inspirera des résultats de ce dialogue pour intégrer les principes voulus dans la mise à jour de ses plans secondaires applicables.
- 5) La conception des espaces publics et privés doit encourager les résidents à manger, boire, s'asseoir et passer du temps dans le secteur spécial. Les projets d'aménagement et d'infrastructures doivent faire appel à des matériaux, à des traitements de surface, à des arbres urbains et à la conception sans

obstacle de grande qualité, en plus de maintenir l'ensoleillement et de minorer le vent sur le domaine public, sur les œuvres d'art public et sur les monuments commémoratifs. Les améliorations à apporter au paysage urbain doivent tenir compte de l'importance nationale et du caractère patrimonial du secteur spécial et être concertées avec les caractéristiques du patrimoine culturel.

6) L'éclairage architectural et l'éclairage urbain doivent respecter le Plan directeur de l'éclairage extérieur de la Cité parlementaire, le Plan d'éclairage de la capitale, la vision et le plan à long terme.

7) L'infrastructure de la sécurité doit être discrète et doit s'harmoniser dans le paysage de rue environnant ou avec les éléments du paysage dans toute la mesure du possible.

8) Pour répondre aux impératifs liés au tourisme, aux activités protocolaires et aux rassemblements publics dans le cadre d'événements spéciaux à grande échelle, les politiques suivantes sur la mobilité s'appliquent à l'ensemble du secteur :

- a) prévoir des traverses prioritaires, des trottoirs plus larges, des zones de dépose pour les autocars touristiques, des panneaux indicateurs de repérage, des améliorations de l'accessibilité et des mesures de sécurité liées à la maîtrise des foules nombreuses, le cas échéant;
- b) s'assurer que l'on pose des panneaux indicateurs permettant de bien se repérer pour se rendre aux destinations de transport en commun rapide et aux arrêts de transport en commun sur rue, dont ceux qui sont exploités par OC Transpo et par la Société de transport de l'Outaouais;
- c) améliorer la connectivité cyclable, notamment en aménageant des parcours cyclables séparés qui complètent la boucle cyclable interprovinciale dont les sentiers de liaisons de la capitale qui relient le canal Rideau aux sentiers de la rivière des Outaouais, à la promenade Lady Grey et à la promenade Sussex.

9) Le Plan du domaine public de la rue Sparks, approuvé par le Conseil municipal, doit guider tous les travaux d'aménagement et d'infrastructures appelés à se dérouler dans cette rue. Ce plan définit l'ensemble de la vision qui permettra au domaine public de jouer son rôle de destination des festivités culturelles, des loisirs et des activités à Ottawa et établit l'orientation du renouvellement de tous les composants de l'emprise. Dans le Plan, il est question de l'importance des aménagements actifs au niveau du sol, surtout en ce qui a trait aux arts, à la vie nocturne et aux restaurants.

10) Les politiques suivantes s'appliquent au parcours protocolaire du boulevard de la Confédération.

- a) La rue Wellington est une voie distinctive, et la Ville tâchera d'interdire finalement aux camions de circuler sur la rue Wellington, lorsque d'autres voies seront disponibles. Les nouveaux travaux d'aménagement des sites de façade du côté sud de la rue Wellington, sur le quadrilatère urbain à l'ouest de l'édifice du Bureau du Premier ministre et du Conseil privé, entre la rue Metcalfe et la rue O'Connor, seront conçus afin d'établir un mur urbain plein et pour contenir et compléter le quadrilatère parlementaire tout en protégeant les panoramas des édifices du Parlement. Cette rue comprendra un motif très uniforme de plantation d'arbres et de mobilier urbain.
- b) Transformer l'intersection de la rue Rideau, de la promenade Sussex, de l'avenue Mackenzie et de la rue Wellington et tout le secteur afin de créer un lieu de rassemblement citoyen essentiel en

donnant à ce lieu une importance nationale, puisque la rue Wellington est en train de devenir l'avenue la plus prestigieuse de la capitale.

c) Les nouveaux projets d'aménagement du côté est de la promenade Sussex entre la Cathédrale Notre-Dame et la rue George viendront fortifier le caractère architectural et commercial du XIX^e siècle de cette rue.

d) Le nouveau projet d'aménagement de la promenade Sussex, entre la Cathédrale Notre-Dame et la rivière Rideau, définira le liséré des rues grâce aux bâtiments qui encadreront les rues, en améliorant le caractère urbain du quartier. L'étude des caractéristiques définitoires du caractère existant du paysage de rue, par exemple les ressources du patrimoine bâti, les lampadaires décoratifs, l'infrastructure piétonnière de grande qualité, le paysage formel et les panoramas depuis le domaine public, y compris ceux des symboles nationaux, de la rivière des Outaouais et de la rivière Rideau, ainsi que leurs rives naturelles, viendra éclairer encore mieux l'approche de la conception.

6.6.2.2 Le secteur spécial du canal Rideau

Le canal Rideau est un site du patrimoine mondial de l'UNESCO, un lieu historique national, un cours d'eau du patrimoine canadien et une icône définitoire du secteur du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur de la capitale du Canada et d'Ottawa. C'est un lieu prisé des résidents et des visiteurs pendant toutes les saisons. Ce secteur spécial s'étire sur 6 kilomètres entre le pont de l'avenue Laurier et les écluses Hartwell non loin du lac Dow. Il comprend le canal Rideau, son paysagement tampon, les promenades fédérales et la première rangée de propriétés donnant sur le canal.

L'intention des politiques du secteur spécial du canal Rideau consiste à en préserver le paysage à valeur de patrimoine culturel en encourageant les nouvelles possibilités d'aménagement sensibles pour l'animation afin de rehausser l'expérience offerte aux résidents et aux touristes. En ce qui a trait à la première rangée de propriétés, représentées dans l'annexe B2, l'intention des politiques consiste à veiller à ce que les nouveaux projets d'aménagement respectent et solidifient le caractère physique existant.

1) Pour tenir compte de l'importance du secteur spécial du canal Rideau pour l'identité de la Ville et afin de définir le cadre des travaux d'aménagement éventuels, la Ville mènera une étude de planification secondaire de concert avec Parcs Canada, la Commission de la capitale nationale et les autres intervenants. Le périmètre du secteur spécial du canal Rideau pourra être affiné dans le cadre du processus d'établissement des plans secondaires. Les recommandations de l'étude de planification secondaire :

- a) orienteront l'aménagement de la première rangée de propriétés dans les secteurs suivants :
 - i) le transect du cœur du centre-ville le long de la promenade Reine-Élisabeth dans le Triangle d'or;
 - ii) le transect urbain intérieur le long de la promenade Reine-Élisabeth dans le Glebe;
 - iii) la promenade Reine-Élisabeth entre la rue Bank d'une part et, d'autre part, le parc des Commissaires et les rives proches du lac Dow;
 - iv) la promenade Echo;

- v) Le long de la promenade Colonel By, non loin du Centre Rideau, du Centre des congrès et de l'Université d'Ottawa
 - vi) la promenade du Colonel By entre la rue Bank et les écluses Hartwell.
- b) pour les secteurs définis dans les politiques v) et vi) ci-dessus, des lignes directrices précises seront publiées en ce qui a trait au rôle des bâtiments donnant sur le canal et à leur incidence sur la silhouette urbaine;
- c) définiront, caractériseront, encadreront et prioriseront la protection des zones visuelles ou panoramiques de grande qualité et le caractère divers du paysage du patrimoine culturel du contexte du canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'UNESCO. Il s'agit entre autres des panoramas importants qui donnent sur le cours d'eau ou qui sont offerts depuis ce cours d'eau.
- d) comprendront des options, le cas échéant, pour la protection patrimoniale rehaussée dans les secteurs qui font actuellement l'objet des politiques patrimoniales de la refonte du *Règlement de zonage* n° 2008-250 sur la promenade du Colonel By et sur la promenade Reine-Élizabeth;
- e) examineront les possibilités d'étendre le réseau du quadrillage des rues afin d'ajouter de nouvelles liaisons dans les promenades et de permettre d'améliorer les liaisons piétonnières et cyclables afin de renforcer les connexions dans l'emprise publique du canal Rideau;
- f) repenseront la promenade Reine-Élizabeth et la promenade du Colonel By afin de réduire l'importance des routes comme parcours de navettage en privilégiant l'activité piétonnière et les liaisons avec les espaces verts, en tenant compte des passages chevauchant le canal. Il pourra s'agir de limiter entre autres l'accès des véhicules et de réduire la vitesse de circulation automobile;
- g) permettront de se pencher sur les nouvelles occasions d'animation sensibles aux caractéristiques du paysage à valeur de patrimoine culturel de la promenade et du canal Rideau. Il s'agit entre autres des nouvelles initiatives touristiques et de l'amélioration des espaces verts représentatifs de la capitale, ce qui pourrait comprendre l'aide à offrir aux artistes et artisans de la localité, l'installation d'étals de vente en plein air et l'offre de produits alimentaires.
- 2) Les politiques reproduites dans cette section, en plus des politiques ou des recommandations de l'étude de planification secondaire projetée, éclaireront les normes d'aménagement du *Règlement de zonage*.
- 3) En travaillant de concert avec des partenaires, dont la Commission de la capitale nationale et Parcs Canada, pour respecter le statut de site patrimonial mondial de l'UNESCO du canal Rideau et protéger les paysages du patrimoine culturel, on appliquera les conditions suivantes :
- a) les projets d'aménagement et d'infrastructures attenants au canal Rideau pourraient obliger à mener une évaluation des répercussions patrimoniales. Il pourrait se révéler nécessaire d'adopter des mesures d'atténuation afin de préserver le paysage du patrimoine culturel et les valeurs patrimoniales du canal Rideau comme site du patrimoine mondial et lieu historique national. Le paysage du canal Rideau a valeur de patrimoine culturel. Ces mesures comprennent, sans toutefois s'y limiter, le canal même et son paysage tampon, les sentiers, les promenades, les plates-bandes, la forêt mature, la pelouse tondue et les terrains arborisés.
 - b) L'ensemble de l'éclairage et les lampadaires, les panneaux indicateurs commerciaux et numériques, dont ceux qui sont situés sur le domaine privé et sur le domaine institutionnel, ne doit pas écraser les panoramas à long terme du canal Rideau, ni distraire le regard de ces panoramas,

conformément aux modalités indiquées dans le Plan d'éclairage de la capitale, ni nuire à l'expérience vécue sur les promenades, les sentiers et les espaces verts fédéraux, qui sont cernés par les lampadaires emblématiques qui assurent l'éclairage nocturne et qui attirent visuellement l'attention le jour.

- 4) Les politiques suivantes s'appliquent à la première rangée de propriétés le long du canal Rideau.
- a) Dans les cas où les propriétés sont situées dans les secteurs résidentiels de faible hauteur établis ou à la lisière de ces secteurs, les projets d'aménagement sont subordonnés à toutes les conditions suivantes :
 - i) les travaux d'aménagement doivent respecter les modèles existants de l'empreinte, la hauteur, la volumétrie, l'échelle, les marges de retrait et le caractère paysager des bâtiments par rapport au paysage de rue correspondant. Ce paysage de rue sera déterminé par les propriétés de faible hauteur existantes sur un des deux côtés de la même rue ou sur les deux côtés, s'il y a lieu, dans le même quadrilatère que les propriétés visées;
 - ii) afin de cadrer avec les aménagements résidentiels de faible hauteur à proximité, il faudra se demander, dans l'établissement du plan secondaire prévu pour le secteur visé dans la politique 1) de la sous-section 6.6.3, si le *Règlement régissant la réglementation du plan d'implantation* peut s'étendre au secteur spécial du canal Rideau;
 - iii) il faudra examiner attentivement le lien visuel entre le site et le canal, dont les promenades fédérales voisines ou proches et la préservation des arbres matures en assurant la continuité des modèles du paysage existant, l'orientation des bâtiments et la préservation des panoramas donnant sur le canal et offerts depuis ce canal;
 - b) à l'extérieur des zones résidentielles de faible hauteur, du côté est du canal Rideau le long de la promenade du Colonel By et dans les cas où les propriétés jouxtent la rue Main et le chemin Hawthorne, les travaux d'aménagement seront subordonnés à toutes les politiques suivantes :
 - i) rehausser la liaison des nouveaux bâtiments avec le canal en tenant compte des façades actives et des liaisons piétonnières et cyclables optimisées;
 - ii) étudier attentivement la relation visuelle entre le site et le canal, dont les promenades fédérales voisines ou proches en assurant la continuité des modèles de paysages existants, en réduisant le plus possible la visibilité des charges, de la viabilisation et de l'accès automobile et orientant le bâtiment pour encadrer et protéger les panoramas donnant sur le canal et offerts depuis le canal;
 - iii) prévoir de nouveaux arbres le long de la façade des nouveaux travaux d'aménagement dans la première rangée de propriétés cernant le canal;
 - iv) les politiques des deux propriétés à l'intersection de la promenade du Colonel By et de la promenade Echo (rue Main : 10, rue Main; 113 et 115, promenade Echo) font partie du Plan secondaire de l'ancien quartier d'Ottawa-Est.
 - k) La hauteur maximum autorisée atteint neuf (9) étages (bâtiments de moyenne hauteur) sur les terrains portant l'adresse municipale du 50, The Driveway. [Modification 8, Règlement 2023-241, le 24 mai 2023]

6.6.2.3 Le secteur spécial du marché By

Ce secteur spécial comprend les districts de conservation du marché By et une partie du patrimoine de la Basse-Ville Ouest. Cette zone animée comprend le plus ancien marché public au Canada, des immeubles résidentiels, commerciaux et polyvalents, une vie nocturne, des commerces en plein air, des cours-jardins et de pittoresques paysages de rue. Outre la vitalité de la culture, des loisirs et des boutiques, ce secteur est entouré de rues résidentielles lisérées par les meilleurs exemples des premiers logements vernaculaires de la classe ouvrière à Ottawa. Le lieutenant-colonel By, qui a conçu et supervisé la construction du canal Rideau, a établi le plan des rues du marché By. L'édifice du marché By, point de rassemblement central dans le secteur, a été construit en 1928 et représente la quatrième itération d'un édifice de marché sur le site; le premier remonte aux années 1830. L'orientation de la croissance, la préservation des caractéristiques patrimoniales et la création d'espaces piétonniers viendront solidifier l'importance économique, culturelle et sociale du secteur.

- 1) Pour renforcer l'importance économique, culturelle et sociale du secteur spécial du marché By, la Ville mènera une étude de planification secondaire afin d'établir un cadre de planification rigoureux, en plus des dispositions des politiques reproduites dans cette section.

- 2) Transformer le marché By pour en faire un environnement donnant la préférence aux piétons, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan du domaine public du marché By approuvé par le Conseil municipal. En particulier, les aspects suivants du plan seront mis en œuvre au fil des ans :
 - a) préserver et rehausser la désignation patrimoniale et l'importance historique du marché By;
 - b) préserver et rehausser le marché agricole et en plein air, puisqu'il s'agit du cœur et de la pierre d'assise économique du secteur spécial du marché By;
 - c) réattribuer progressivement l'espace actuellement consacré aux véhicules, y compris les terrains de stationnement, autour du bâtiment historique du marché et dans les sections environnantes de la rue York, de la rue George et de la rue William. Réaménager les emprises publiques conformément au Plan du domaine public du marché By;
 - d) aménager de vastes promenades piétonnières du côté nord de la rue York, de la rue George et de la rue Clarence, à l'endroit où l'ensoleillement est le plus fort. Chaque rue aura son rôle : la rue York sera équipée pour accueillir le plus vaste éventail d'événements, la rue George comprendra des aires d'agrément et des points de rassemblement conviviaux pour les familles, et la rue Clarence permettra d'aménager des terrasses;
 - e) la structure de stationnement du 70, rue Clarence sera un site envisagé pour un bâtiment-destination projeté qui sera le complément du bâtiment existant du marché By;
 - f) l'installation de nouvelles œuvres d'art public est essentielle, et les œuvres d'art existantes doivent être préservées;
 - g) promouvoir la plantation et la préservation des arbres pour veiller à ce que les rues du marché soient bien connues pour son feuillage et sa verdure;
 - h) installer des lampadaires, des accessoires d'eau et des accessoires électriques distinctifs et coordonnés d'après le contexte, la fonction et le besoin. Dans l'ensemble du secteur spécial du marché By, les travaux d'aménagement et les projets d'infrastructures doivent assurer un éclairage qui cadre avec le Plan d'éclairage de la capitale et avec le Plan du domaine public du marché By.

- 3) Les différentes parties du secteur spécial du marché By exprimeront leur caractère d'après leur rôle et leurs fonctions et selon les politiques suivantes, qui serviront à évaluer les demandes d'aménagement :
- a) le *Règlement de zonage* continuera de donner au secteur du voisinage de l'édifice du marché By une vocation essentiellement touristique, commerciale et récréative. Il faut encourager la diversité de la vie culturelle et nocturne et des activités commerciales de manière à atténuer les impacts comme le bruit sur les aménagements résidentiels du secteur. Tous les nouveaux travaux d'aménagement seront subordonnés au principe de l'agent du changement afin d'assurer la viabilité, la préservation et la fortification des établissements culturels et musicaux existants ou projetés qui contribuent à l'identité du secteur spécial.
 - b) à l'ouest de la rue Dalhousie, le caractère correspond à une zone polyvalente qui continuera d'être définie par des bâtiments de faible hauteur et par une ferme volonté de préserver les caractéristiques du patrimoine architectural et culturel;
 - c) à l'est de la rue Dalhousie et au sud de la rue St. Patrick, la fonction planifiée prévoit à la fois une plus forte densité d'aménagement et des bâtiments à caractère essentiellement résidentiel, ainsi que des aménagements fonciers mixtes accueillants, dotés de façades actives au niveau de la rue. On se penchera sur les possibilités d'étendre l'animation de la rue et les aménagements générant de l'achalandage piétonnier dans le sens ouest à destination de l'avenue King Edward;
 - d) les bâtiments seront dotés de la hauteur, de la volumétrie et de la transition voulues pour préserver l'exposition à l'ensoleillement et éviter le surencombrement et le surombrage de la place du marché By, de l'esplanade de la rue York et des rues piétonnes William et Waller;
 - e) pour tenir compte du rôle de voie publique commerciale historique d'importance régionale de la rue Rideau, les priorités consistent à protéger les bâtiments et les façades à caractère patrimonial, ainsi que les aménagements piétonniers donnant directement accès aux rues, à maximiser l'ensoleillement, à aménager des liaisons piétonnières avec les zones voisines et à adopter un thème unique pour les rues;
 - f) on encourage à veiller à ce que la rue Dalhousie garde son caractère commercial et soit reconnue pour son rôle historique et ses liens culturels avec la communauté francophone de la Basse-Ville et de point de mire important pour les infrastructures de quartier. Les aménagements doivent :
 - i) avoir pour effet d'enlever les terrains de stationnement en surface, le cas échéant;
 - ii) permettre d'investir dans les infrastructures du transport actif et d'apporter des améliorations au domaine public, dont les œuvres d'art public, les arbres et le paysagement;
 - iii) faire fructifier les partenariats décrits dans la politique 1) e) de la sous-section 6.6.1;
 - g) des deux côtés de l'avenue King Edward :
 - i) les projets d'aménagement et d'infrastructures devraient améliorer la sécurité et l'accès des piétons sur toute l'avenue King Edward et prévoir suffisamment de place pour les arbres urbains;
 - ii) l'identité et les ressources patrimoniales de cette avenue devraient en rehausser le caractère physique évolutif;
 - iii) les bâtiments de moyenne et de grande hauteur seront généralement autorisés et doivent prévoir la transition avec le secteur commercial de la rue Rideau et de l'avenue King Edward;

h) la rue York est rehaussée et devient une rue distinctive; elle mène au marché By et permet de traverser ce marché, ainsi que la Basse-Ville; elle est adaptée aux besoins du quartier, par exemple en prévoyant un espace pour les infrastructures piétonnières.

4) Sans égard aux politiques 1) d) et e) de la sous-section 6.6.1, la Ville doit préserver les panoramas de la Colline du Parlement et des autres symboles nationaux, conformément aux politiques 1) et 2) de la sous-section 4.6.2 et aux annexes C6A, C6B et C6C.

5) La préservation des ressources du patrimoine culturel sera assurée grâce aux moyens suivants :

a) les travaux d'aménagement à mener dans le marché By ou dans le district de conservation du patrimoine de l'ouest de la Basse-Ville seront conformes aux Lignes directrices ou au Plan du district de conservation du patrimoine applicables et aux politiques de la sous-section 4.5;

b) les travaux d'aménagement préserveront les ressources du patrimoine culturel, dont les propriétés désignées en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* et les propriétés fédérales désignées par le ministre responsable de Parcs Canada sur les conseils de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada ou par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, à moins de démontrer qu'il n'existe aucun moyen de sauvegarder structurellement un bâtiment;

c) on encourage fortement la conservation et la réutilisation adaptative des propriétés non désignées énumérées dans le Registre du patrimoine de la Ville;

d) les travaux d'aménagement réalisés dans le cœur du marché By historique, à l'ouest de la rue Dalhousie et au sud de la rue Murray, cadreront avec l'échelle, la volumétrie, les marges de retrait et les matériaux du caractère du marché By au XIX^e siècle;

e) les travaux d'aménagement réalisés dans tout le secteur spécial du marché By, en deçà et au-delà des districts de conservation du patrimoine :

i) seront adaptés au caractère existant en faisant appel à des styles d'architecture, à une expression architecturale et à des matériaux de construction qui respectent et renforcent le caractère physique existant et peuvent être identiques à ceux des éléments bâtis les plus importants du secteur spécial et s'intégrer avec ces éléments;

ii) auront des marges de retrait constantes dans la cour avant des bâtiments existants dans le paysage urbain correspondant;

iii) permettront de s'assurer que l'on tiendra compte de l'articulation des divisions de lot historiques de la façade des bâtiments neufs quand des travaux d'aménagement se déroulent sur plusieurs propriétés pour que les bâtiments donnent l'impression d'être un ensemble de petits éléments.

6) Les cours publiques et le réseau de circulation piétonnière correspondants à l'est de la promenade Sussex seront protégés et rehaussés. On se penchera sur les occasions d'aménager de nouvelles esplanades urbaines, de nouvelles cours-jardins et de nouveaux espaces publics du domaine privé, comparables à ceux qui se trouvent derrière la promenade Sussex, quand on réaménagera les propriétés.

7) Solidifier les liaisons avec les quartiers environnants :

- a) en donnant de l'information pour s'orienter par rapport aux transports en commun, au stationnement et à d'autres destinations et attractions;
- b) en préservant de solides liaisons avec les escaliers de la rue York et le parc Major's Hill;
- c) en valorisant la passerelle Sussex-St. Patrick-Murray dans le cadre des améliorations apportées par la CCN dans Nepean Point et en améliorant la connectivité pour les piétons et les cyclistes;
- d) en rehaussant la passerelle Rideau-Sussex pour les rassemblements, les piétons et les cyclistes;
- e) en installant une liaison cyclable séparée le long de la rue Murray;
- f) en prévoyant une nouvelle piste cyclable sur la rue St. Patrick afin d'assurer le lien avec les tracés existants sur l'avenue Mackenzie et sur la promenade Sussex.

6.6.2.4 Le secteur spécial du parc Lansdowne

Le parc Lansdowne, qui est l'un des stades urbains des plus prestigieux au Canada, est une démonstration de l'intégration réussie d'une importante infrastructure de sports professionnels dans un quartier établi. Le site comprend des restaurants, des logements, des commerces de détail, des ressources patrimoniales et des infrastructures communautaires, ainsi que le parc urbain qui attire les gens de tous les coins de la Ville dans ses espaces verts et ses infrastructures. Les résidents de la localité peuvent compter sur des infrastructures adaptées à leurs besoins journaliers. Ce parc est aménagé dans un quartier central mature qui est riche de patrimoine culturel et de caractéristiques géographiques et est encadré par le canal Rideau. Le pavillon Aberdeen est un haut lieu prestigieux et un lieu historique national. Il est essentiel, pour optimiser le fonctionnement du parc Lansdowne, de rehausser les liens donnant accès aux réseaux piétonniers et cyclables, d'étayer les options de transport en commun et de soutenir la gestion de la demande de transport. La Ville doit mettre au point les exigences de l'aménagement conformément aux principes directeurs approuvés par le Conseil municipal dans le Plan de partenariat du parc Lansdowne et dans l'Accord de société en commandite principale Lansdowne.

- 1) Il faut promouvoir le rôle du parc Lansdowne comme destination pour les sports amateurs et professionnels, les festivals qui se déroulent toute l'année et l'activité résidentielle, récréative et commerciale; il s'agit d'une place publique et d'un lieu de rassemblement important d'Ottawa depuis plus d'un siècle; ce parc comprend un ensemble d'espaces verts et d'éléments patrimoniaux et permet d'accueillir les résidents 365 jours par an.
- 2) On continuera d'investir dans les programmes de gestion de la demande de transport destinés aux résidents et aux visiteurs afin de veiller à donner la priorité aux modes de transport durables. Il faut donner moins d'importance aux voitures en apportant les améliorations correspondantes aux infrastructures piétonnables et cyclables. On donnera la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes sur la rue Bank, ainsi qu'aux liaisons avec le quartier environnant.
- 3) On se penchera, en collaboration avec la Commission de la capitale nationale et Parcs Canada, sur les nouvelles occasions d'animer le domaine public du canal Rideau. Il faut donner la priorité à la protection du cadre visuel du canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'UNESCO.
- 4) Dans les cas où l'on propose de nouveaux travaux d'aménagement, toutes les modifications à apporter au *Règlement de zonage* seront évaluées conformément aux exigences exprimées dans le

Règlement de zonage de la Ville, dans l'Accord de société en commandite principal et dans les conventions du plan d'implantation enregistré pour le parc Lansdowne, et dans toutes les autres conventions liées, qui peuvent toutes être modifiées périodiquement. Les nouveaux aménagements seront évalués pour savoir s'ils sont conformes aux modalités ci-dessus. On évaluera les nouveaux travaux d'aménagement pour s'assurer qu'ils respectent les exigences évoquées ci-dessus et les Principes directeurs approuvés par le Conseil pour le parc Lansdowne, à savoir :

- a) les éléments constitutifs du site doivent continuer de comprendre le stade et l'aréna, la pelouse avant, les édifices patrimoniaux, les aménagements commerciaux, communautaires et spécialisés axés sur les quartiers, par exemple le marché agricole, l'Édifice de l'horticulture et les infrastructures récréatives comme le parc urbain. Le Pavillon Aberdeen est un haut lieu prestigieux du site;
- b) encourager la densité suffisante des travaux d'aménagement et l'ensemble des vocations qui permettront au site de rester actif;
- c) consacrer beaucoup d'attention pour veiller à ce que les valeurs universelles du canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'UNESCO, ne soient pas fragilisées ni diminuées. Reconnaître qu'il s'agit d'un élément patrimonial et en préserver l'environnement du paysagement végétalisé, qui s'étend au nouvel espace ouvert. Une déclaration de l'impact sur le patrimoine culturel pourrait se révéler nécessaire dans toutes les demandes d'aménagement déposées en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* dans le rayon de 30 mètres du canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'UNESCO, et de son tampon paysager, et cette déclaration sera revue de concert avec Parcs Canada et avec la Commission de la capitale nationale;
- d) les travaux d'aménagement doivent respecter et préserver les bâtiments existants désignés en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario. Les nouveaux travaux d'aménagement doivent respecter les valeurs patrimoniales établies du Pavillon Aberdeen, lieu historique national du Canada, et les conventions adoptées pour en assurer la conservation, notamment en rehaussant les panoramas donnant sur l'édifice et offerts depuis cet édifice et les aménagements permettant au public de continuer d'y avoir accès et de mener des activités;
- e) les lignes de mire seront préservées à partir de la lisière de la propriété sur la promenade Reine-Élisabeth jusqu'au Pavillon Aberdeen et on respectera les autres exigences de l'entente de servitude avec la Fiducie du patrimoine ontarien;
- f) pour favoriser l'intégration du parc Lansdowne avec le quartier résidentiel mature environnant, on examinera l'ensemble du contexte du secteur afin de déterminer l'échelle appropriée de la forme bâtie pour concevoir la volumétrie et la hauteur selon la transition voulue, en portant une attention particulière à la transition des bâtiments avec les secteurs résidentiels de faible hauteur établis;
- g) dans le cadre des demandes de réaménagement, s'assurer que la conception du site continuera de préserver la grande qualité du domaine public;
- h) prioriser l'aménagement des secteurs bâtis existants, en évitant ou en préservant les secteurs établis des espaces verts et des espaces publics;
- i) la conception doit être adaptée aux modes d'accès des usagers du site (transport en commun, voiture, bateau, déplacements à pied et vélo) afin de donner la priorité aux piétons et aux cyclistes;
- j) l'aménagement doit permettre d'assurer la grande qualité de l'architecture et de la matérialité;
- k) promouvoir la plantation des arbres et d'autres mesures qui concourent à la réalisation des objectifs de la Ville dans la lutte contre les changements climatiques.

5) Sans égard à la politique 1) d) de la sous-section 6.6.1, la hauteur maximale autorisée pour l'aménagement du secteur spécial du parc Lansdowne est de 40 étages. [Modification 19, TOAT-23-001316, le 9 juillet 2024]

6) Sans égard à la politique 4) h) de la sous-section 6.6.2.4, et à la politique 2 de la sous-section 4.4.6, l'aménagement d'un établissement de sport est autorisé dans les zones établies pour les espaces verts et les espaces publics, comme il est défini dans l'annexe B2. [Modification 19, TOAT-23-001316, le 9 juillet 2024]

7) Sans égard à la section 7 du Plan, un établissement de sport est autorisé dans la zone portant la désignation d'espace vert dans le secteur spécial du parc Lansdowne. [Modification 19, TOAT-23-001316, le 9 juillet 2024]

6.6.2.5 Le secteur spécial des îles de la rivière des Outaouais



Le quartier Zibi et les îles de la rivière des Outaouais, entre Ottawa et Gatineau, sont de rares occurrences du tissu urbain continu qui traverse un cours d'eau et constituent une liaison importante entre les deux rives. Les chutes Chaudière et les milliers d'années de présence autochtone sont importants. Ce secteur spécial exceptionnel est caractérisé par son contexte, qui comprend des bâtiments industriels du XIX^e siècle aménagés directement à côté du cours d'eau, et en raison de son domaine public exceptionnel et de ses aménagements pour le transport actif. D'autres îles au-delà du projet Zibi jouent elles aussi un rôle aussi important et définitoire de l'image du lieu, notamment pour consacrer la présence et la culture de la Nation Anishinabe Algonquine dans un lieu qui a une grande importance historique et symbolique.

1) Pour renforcer l'importance culturelle du quartier Zibi, les projets d'aménagements et d'infrastructures tiendront compte du Plan directeur du quartier Zibi approuvé par le Conseil municipal. Les bâtiments qui apportent un concours positif à la silhouette urbaine d'Ottawa et de Gatineau seront réalisés en en définissant la hauteur et la volumétrie pour qu'ils soient visuellement bien proportionnés et qu'ils permettent d'aménager un domaine public confortable. Sans égard à la politique 1) d) de la sous-section 6.6.1, les restrictions relatives à la hauteur des bâtiments dans les secteurs indiqués dans les annexes C6A, C6B et C6C et dans la sous-section 4.6.2 produiront leurs effets. Les nouveaux travaux d'aménagement encadreront ou protégeront les panoramas importants définis par la Ville, par la Commission de la capitale nationale et par le gouvernement du Canada. Il s'agit entre autres des éléments suivants :

- a) Des points de vue publics sur les symboles nationaux et les chutes Chaudière doivent être créés ou mis en valeur dans le cadre des projets d'aménagement.
- b) Les bâtiments et les espaces ouverts doivent être positionnés et conçus de manière à maximiser les points de vue publics sur les éléments emblématiques décrits plus haut.
- c) Les points de vue sur les îles depuis Ottawa et Gatineau doivent être intéressants, variés et spectaculaires.



- 2) On fera la promotion du rôle de Zibi en tant que quartier émergent sain et piétonnable, où tout est accessible en moins de 15 minutes, grâce à la conception de rues, qui priorisent les piétons, à un ensemble d'aménagements et à la préservation des biens du patrimoine bâti conformément à la sous-section 4.5 du Plan.
- 3) Il faudra aménager de nouveaux parcs et des espaces publics sur le domaine privé pour étayer l'évolution du secteur et pour en faire un lieu symbolique pour la culture de la nation hôte Anishinabe Algonquine.
- 4) Dans l'esprit de la réconciliation et de l'édification de relations importantes, fondées sur le respect mutuel, la confiance et le dialogue, avec les peuples autochtones, la Ville est favorable à la création d'espaces pour l'art autochtone, l'interprétation culturelle et les rassemblements cérémoniaux sur l'île Victoria; il n'est pas nécessaire de modifier le Plan pour toutes les initiatives se rapportant à la planification menée par la Commission de la capitale nationale avec la nation hôte Anishinabe Algonquine.
- 5) Intégrer les traitements du domaine public, les panneaux indicateurs d'orientation et les travaux de conception des emprises qui respectent le Plan d'interprétation patrimoniale approuvé par le Conseil municipal et qui sont harmonisés entre les villes d'Ottawa et de Gatineau et la Commission de la capitale nationale afin de veiller à unifier le style et l'aspect du secteur.
- 6) Recenser et mettre en œuvre les nouveaux moyens d'animer les sections accessibles et sécuritaires du secteur riverain, ce qui obligera à se concerter avec la Ville de Gatineau et avec la Commission de la capitale nationale en ce qui concerne la gestion du secteur riverain; l'objectif consiste à aménager des liaisons fluides avec le plan d'eau et à fortifier la continuité du tissu urbain sur le cours d'eau et dans les centres-villes établis sur les deux rives.
- 7) Désigner des édifices patrimoniaux importants conformément au Protocole d'entente signé par le propriétaire foncier et la Ville d'Ottawa quand les terrains ont été achetés à l'origine.

6.6.3 Catégorie 2 : Les quartiers économiques spéciaux : quartiers économiques spéciaux qui étayent le développement économique de la Ville

6.6.3.1 Le quartier économique de l'Aéroport international d'Ottawa

L'Aéroport international d'Ottawa définit, à l'échelle nationale et internationale, l'image de notre ville, qui est l'un des points d'accès dans la région de la capitale nationale. Cet aéroport joue un rôle décisif dans la croissance économique d'Ottawa, dans l'emploi et comme carrefour des voyages. Chaque année, plus de 5 millions de voyageurs transitent par cet aéroport et l'activité économique qui se déroule dans le voisinage de ce secteur se chiffre à plus de 2 milliards de dollars. En outre, plus de 10 000 personnes travaillent à l'aéroport et dans les activités aéroportuaires. On estime que d'ici 2036, cette zone économique regroupera plus de 16 000 emplois et produira plus de 3 milliards de dollars de biens et de services. Le secteur peut encore se développer et devenir étroitement lié au reste de la Ville

grâce à l'agrandissement du réseau de l'O-Train. L'objectif de ce secteur spécial consiste à encadrer le travail consacré à l'élaboration et à la préparation d'un plan secondaire pour tenir compte de son rôle de moteur économique et pour équilibrer l'emploi et les aménagements mixtes dans les alentours de l'aéroport.

1) Afin d'encourager l'intégration de la planification aéroportuaire avec la planification de l'aménagement du territoire et les transports en commun, la Ville mènera un plan secondaire en partenariat avec l'administration aéroportuaire et le gouvernement du Canada. On plantera ainsi le décor des travaux d'aménagement projetés pour les transports en commun en créant des possibilités pour d'autres aménagements axés sur les services et à caractère commercial.

2) On encouragera à reconnaître la fonction de l'aéroport comme portail de la Ville et, le cas échéant, à nouer des partenariats avec l'administration aéroportuaire et d'autres ordres de gouvernement pour aménager des espaces urbains, des paysages, des bâtiments, des stations de transport en commun, des parcs sectoriels et des améliorations piétonnières et cyclables de grande qualité et en améliorant les moyens offerts aux passagers grâce au repérage et à des liaisons pratiques donnant accès aux transports en commun et aux sentiers pour le transport actif.

3) Tant qu'un plan secondaire n'a pas été approuvé conformément à la politique 1) sur les terrains portant la désignation de « quartier économique spécial de l'Aéroport international d'Ottawa » dans l'annexe B6 et sans égard aux autorisations de l'aménagement du territoire de la sous-section 6.5 (Les zones industrielles mixtes), on permettra de réaliser différents aménagements, dont des aménagements industriels et commerciaux, afin de constituer une assise économique dans les environs de l'aéroport, en veillant à ce que ces aménagements soient accessibles grâce à l'O-Train et au transport en commun sur rue. Les travaux d'aménagement devraient rehausser le rôle de l'aéroport comme grand générateur économique. Les entreprises idéales ont des liens avec les aéroports; il s'agit par exemple des entreprises de recherche-développement mixtes, d'entreposage et de distribution, de réparation et d'entretien de la machinerie et d'hôtels pour les touristes et les voyageurs. Ces entreprises pourraient s'installer dans des bâtiments de plusieurs étages, dans lesquels il n'y a pas de conflits avec les restrictions de hauteur.

4) Les travaux d'aménagement seront soumis aux restrictions imposées par la zone d'aménagement du voisinage des aéroports, représentée dans l'annexe C13 et décrite dans la sous-section 10.2.2.

5) Les travaux d'aménagement dans les surfaces d'approche des pistes d'atterrissage seront subordonnés à l'ensemble des dispositions relatives à la hauteur des bâtiments du *Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa*. Ailleurs dans le quartier économique de l'Aéroport international d'Ottawa, et tant que les dispositions relatives à la hauteur n'auront pas été établies dans un plan secondaire, la politique 1) d) de la sous-section 6.6.1 produira ses effets.

6) Dans le secteur plus vaste de l'aéroport au-delà de la zone soumise à des restrictions pour le bruit, des grappes résidentielles et économiques seront aménagées le long des couloirs et dans les alentours des stations projetées de l'O-Train menant à l'aéroport. Ces zones comprennent l'ancienne base

aérienne Uplands des Forces canadiennes et les terrains à l'ouest de l'aéroport, le long de la rivière Rideau dans le voisinage du chemin Limebank. Les aménagements destinés à l'emploi regrouperont les employeurs du secteur privé et les services publics, par exemple les installations paramédicales et policières, ainsi que les stations de transport en commun public et les laboratoires et bureaux des organismes de l'État.

7) Promouvoir un secteur destiné à l'emploi qui permet de réaliser une part modale grâce à un fort pourcentage d'employés qui se déplacent grâce aux transports en commun sur rue, à l'O-Train et aux liaisons du transport actif. Pour réduire le nombre de véhicules qui empruntent l'infrastructure existante des voies d'accès, les nouveaux travaux d'aménagement s'intégreront dans ce site et dans le réseau environnant existant de rues publiques et de trottoirs et les prolongeront, en plus de renforcer ou d'adopter un modèle de quadrillage axé sur les transports en commun. La promenade de l'Aéroport restera le principal moyen d'accès routier à l'aérogare des passagers et au secteur de l'aménagement central.

8) Il n'y aura pas de travaux d'aménagement des terrains recensés pour le domaine environnementalement important. La liaison de la Ceinture de verdure fait partie du domaine réservé pour des raisons environnementales et qui est appelé à faire partie d'une liaison potentielle projetée entre le territoire de la Ceinture de verdure à l'ouest de l'aéroport et le milieu humide de Leitrim.

9) Le quartier économique de l'Aéroport international d'Ottawa pourrait se prêter à un régime de permis d'aménagement communautaire.

10) La Ville travaillera de concert avec la Commission de la capitale nationale pour simplifier l'examen des demandes d'aménagement et réduire les recoupements réglementaires.

6.6.3.2 Le quartier économique de Kanata-Nord

Le quartier économique de Kanata-Nord est une grappe d'innovations technologiques mondialement importante et apporte un énorme concours à l'économie du Canada et d'Ottawa. En 2020, il s'agit de la plus vaste grappe de recherche et d'innovation du Canada, puisqu'elle s'étend sur environ 500 hectares et qu'elle regroupe plus de 24 000 emplois technologiques et plus de 540 entreprises. Il a été aménagé dans les années 1970, en suivant les concepts d'aménagement prépondérants à l'époque pour les parcs d'immeubles de bureaux des zones vertes.

Kanata-Nord connaît une croissance soutenue depuis qu'elle a vu le jour; toutefois, pour en préserver la compétitivité, il faut apporter des solutions à un certain nombre de difficultés liées à l'aménagement. L'amélioration des options de mobilité, les aménagements mixtes et l'esthétique urbaine contribueront à la qualité de vie pour ceux qui habitent, travaillent, étudient et se divertissent dans Kanata-Nord, en plus de rehausser sa capacité de rivaliser dans l'attraction des talents. Il faut prévoir l'étude potentielle de projets pilotes qui promeuvent le quartier comme laboratoire florissant, par exemple pour les véhicules autonomes. Sa désignation de secteur spécial offre l'occasion, grâce à l'aménagement du territoire, de continuer de faire de ce quartier un moteur économique dans les 25 prochaines années.

1) Pour promouvoir la croissance et la situation concurrentielle du quartier dans la recherche des talents, de même que dans l'emploi et dans l'investissement, on se consacrera à la réalisation des buts et des objectifs suivants :

a) Transformer au fil du temps ce parc commercial à vocation automobile pour en faire un quartier d'innovation polyvalent en faisant appel à différents aménagements axés sur les modes de transport durable. Lorsque les transports en commun et le transport actif deviendront des choix attrayants, on aura moins besoin de la voiture pour avoir accès au quartier et se déplacer.

b) Afin de créer la masse critique qui permettra d'étayer la mixité, les plus grandes densités seront concentrées dans deux centres d'activité émergents, généralement situés dans un rayon de 600 mètres des stations du Transitway planifiées sur la promenade Terry-Fox et sur le chemin Station. L'objectif consiste à ajouter des logements dans un rayon de 600 mètres à pied de ces stations, afin que le taux de fréquentation et les emplois permettent de soutenir la vente au détail et l'activité commerciale; [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 25, le 13 septembre 2023]

c) Souligner l'importance du chemin March et de la promenade Legget, qui sont de grandes voies de raccordement et qui ont toutes deux un rôle à jouer dans la mobilité et dans le caractère distinct du quartier :

i) le chemin March, qui est un important couloir de mobilité permettant de se rendre dans le quartier et dans les parties du quartier désigné comme des rues principales et d'aller plus loin, est appelé à évoluer pour devenir une « grande rue » multimodale éminente, grâce au transport en commun rapide par autobus, qui font du quartier une grappe d'innovation et un laboratoire florissant;

ii) la promenade Legget est appelée elle aussi à évoluer pour devenir une forme bâtie plus compacte, grâce à des bâtiments de moyenne et de faible hauteur, en offrant une expérience piétonnière et en constituant un lieu à échelle humaine.

iii) aux endroits où le chemin March et la promenade Legget rejoignent les centres d'activité qui comprennent des secteurs généralement situés à moins de 600 mètres des stations planifiées du Transitway situées sur la promenade Terry-Fox et sur le chemin Station ou qui se recoupent avec ces centres, la politique 4) de la sous-section 6.6.3.2 doit produire ses effets. [Modification 33, Règlement 2024-396, le 18 septembre 2024]

d) Permettre toutes sortes d'aménagements dans le quartier. Il s'agit entre autres d'aménager des infrastructures résidentielles, d'emploi, commerciales et institutionnelles. Toutefois, le territoire à l'extérieur des centres d'activité et le chemin March doivent généralement être consacrés à des aménagements destinés à l'emploi et à des aménagements auxiliaires. [Modification 33, Règlement 2024-396, le 18 septembre 2024]

e) On se penchera sur les occasions d'aménagement dans l'étude des demandes d'aménagement, afin de créer un modèle de quadrilatère quadrillé affiné et d'accroître la densité des intersections. L'aménagement de nouvelles rues et promenades privées ou publiques sur les parcelles plus vastes permettra d'améliorer la connectivité et d'optimiser le domaine public. Dans les cas où ils sont viables, les quadrilatères doivent généralement s'étendre sur une superficie d'un hectare et les intersections doivent avoir un écart de 150 à 180 mètres.

2) L'objectif est de s'assurer que dans toute la mesure du possible, les changements dans l'aménagement du territoire qui étayent le rôle économique du quartier n'obligeront pas à apporter de modifications au Plan officiel. Le *Règlement de zonage* étendra les autorisations dans l'aménagement du territoire, réduira les marges de retrait nécessaires, diminuera le nombre de places de stationnement obligatoires sur les sites et établira les ratios de l'indice de superficie minimum et maximum. Dans ce quartier économique spécial lui aussi subordonné à l'étude pilote sur les permis d'aménagement communautaires, les dispositions du *Règlement de zonage* seront finalement remplacées par le *Règlement sur les permis d'aménagement communautaire* propres au quartier. On devrait ainsi promouvoir la vision commune du réaménagement, permettre de s'adapter facilement à l'évolution rapide de la technologie et de la conjoncture et simplifier le processus d'examen des demandes d'aménagement.

3) Le Plan directeur des transports comprendra des recommandations destinées à :

- a) accroître les options de transport durable fiables comme les liaisons de transport en commun, cyclables et piétonnables dans l'évolution de l'aménagement. Il s'agit entre autres de revoir le calendrier de mise en œuvre du Transitway du chemin March dans le cadre du réseau de transport en commun projeté;
- b) coordonner l'intégration des stations de transport en commun projetées avec les centres d'activité généralement situés dans un rayon de 600 mètres des stations projetées du Transitway situées sur la promenade Terry-Fox et sur le chemin Station;
- c) créer de meilleures liaisons entre les transports en commun rapides et le reste du quartier, ce qui pourrait comprendre des couloirs prioritaires de transport en commun ou d'autres solutions envisageables.

4) La fonction planifiée des centres d'activité consiste à concentrer différents aménagements, à accroître la densité des aménagements et à relever le degré de mixité de l'aménagement du territoire non loin des transports en commun rapides. L'objectif de la promotion de ces collectivités complètes est d'inviter les résidents de tous les niveaux de revenus à compter sur des lieux pour habiter, travailler, étudier et se divertir, de même que pour répondre à leurs besoins quotidiens sans faire appel à la voiture. Les politiques suivantes s'appliquent aux centres d'activité :

- a) Chacun des centres d'activité comprend le secteur qui se trouve généralement à moins de 600 mètres des stations projetées du Transitway sur la promenade Terry-Fox et sur le chemin Station. Ces zones devront permettre d'aménager de fortes densités d'emplois et de logements et de construire des bâtiments de grande hauteur qui cadrent avec les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine applicables. Les immeubles doivent généralement avoir une hauteur minimum de quatre étages. [Modification 33, Règlement 2024-396, le 18 septembre 2024]
- b) Chacun des centres d'activité doit comprendre une esplanade urbaine signature qui peut constituer un espace public du domaine privé et être encadré par des bâtiments dotés d'autres espaces privés de plain-pied pour des cafés-terrasses, des restaurants et d'autres espaces à vocation artistique, récréative et géographique au niveau du rez-de-chaussée. Dans le cadre de l'examen des

demandes d'aménagement, les esplanades urbaines seront planifiées, conçues et programmées pour promouvoir le quartier économique de Kanata-Nord. Les plus grandes densités et les aménagements mixtes seront les plus proches possible des esplanades urbaines signatures et se trouveront non loin à pied des stations de transport en commun.

c) Promouvoir un large éventail de tailles d'habitations, notamment des logements au prix du marché et des logements abordables.

d) Outre l'aménagement des esplanades urbaines, puisque le nombre de résidents augmente en raison des travaux d'aménagement, il pourrait se révéler nécessaire d'aménager de nouveaux parcs publics, dans le cadre de la réservation des terrains à vocation de parc. Leur conception devra être adaptée à l'échelle des travaux d'aménagement et comprendre des commodités qui tiennent compte de la culture du quartier économique de Kanata-Nord et qui répondent aux besoins récréatifs des aménagements résidentiels.

e) Il n'y aura pas de nombre minimum obligatoire de places de stationnement dans les complexes aménagés.

f) Interdire les aménagements qui ne sont pas adaptés au transport en commun et qui sont consacrés essentiellement à l'automobile, par exemple les établissements de pièces détachées, de réparation et d'entretien des voitures, les concessions automobiles, les lave-autos, les infrastructures de service au volant et les stations d'essence et de service.

5) Le chemin March et la promenade Legget sont des rues importantes qui définissent le caractère du quartier économique de Kanata-Nord. Voici les principes qu'il faudra appliquer dans l'aménagement du chemin March et de la promenade Legget :

a) sur le chemin March, mobiliser les visiteurs, les résidents et les employés en regroupant l'emprise et les différents éléments dans la marge de retrait de la cour avant, par exemple les doubles rangées d'arbres, l'éclairage, les enseignes, le mobilier et les différentes formes numériques, interactives et autres de l'art public, ainsi que la définition apportée par le paysagement et les bâtiments voisins. On rehaussera le couloir à la longue en aménageant des moyens de transport en commun rapide par autobus et des voies cyclables séparées des voies automobiles et en remplaçant, au fil du temps, le stationnement en surface non loin des rues;

b) sur la promenade Legget, hors des zones des centres d'activité et s'ils sont prévus dans les plans d'aménagement, les commerces de détail à petite échelle, les cafés, les restaurants et les autres services sont souhaitables au niveau du rez-de-chaussée et doivent être orientés au niveau de la rue. Créer une rue complète dans laquelle tous les usagers se sentent en sécurité et qui est dotée de trottoirs, d'arbres, de voies cyclables et d'un paysage urbain. Il faudrait aussi prévoir le stationnement sur rue;

c) hors des centres d'activité, les bâtiments doivent généralement être de moyenne hauteur.

i) sur le chemin March, on peut aménager des immeubles de grande hauteur, qui doivent généralement avoir au moins quatre étages;

ii) sur la promenade Legget et dans les autres secteurs périphériques, on peut construire des immeubles de moyenne hauteur, qui doivent généralement avoir au moins deux étages.

[Modification 33, Règlement 2024-396, le 18 septembre 2024]

- d) implanter les bâtiments en les rapprochant et en les aménageant pour qu'ils donnent sur la rue afin d'encourager la continuité des façades et de faciliter les déplacements à pied entre les bâtiments et pour se rendre aux infrastructures de transport en commun. Encourager le traitement distinctif des coins des bâtiments aux intersections;
- e) dans les cas où ils traversent des lots dotés d'une façade donnant sur deux rues, les bâtiments doivent être orientés dans le sens de la promenade Legget afin d'encourager son évolution pour en faire une rue plus conviviale pour les piétons. Dans les cas où les lots sont assez profonds pour aménager des bâtiments sur les deux façades, la conception du site ne doit pas empêcher d'aménager des bâtiments orientés dans le sens du chemin March à une date ultérieure. Dans les cas où la promenade Legget est l'orientation privilégiée d'un bâtiment et qu'on ne prévoit pas de travaux d'aménagement sur la façade du chemin March, on encourage à apporter des améliorations le long de cette façade en faisant appel à des éléments comme l'art public, le paysagement et les arbres urbains;
- f) la transformation du quartier économique de Kanata-Nord afin de le rendre attrayant pour les piétons est un élément essentiel des efforts consacrés à rendre le secteur plus attrayant et concurrentiel. Dans les deux rues, la qualité de la conception des espaces piétonniers est une priorité. Tous les trottoirs et toutes les promenades seront aménagés selon un minimum de 2 mètres et en prévoyant des passages piétonniers accessibles au public, surtout lorsqu'ils mènent à des stations de transport en commun rapide planifiées et aux entrées des immeubles;
- g) envisager d'aménager de nouvelles liaisons afin de réduire la longueur des quadrilatères, notamment en explorant une ou plusieurs intersections nouvelles entre le chemin Solandt et le chemin March et entre la promenade Terry-Fox et le chemin March;
- h) il ne doit pas y avoir de nombre minimum de places de stationnement obligatoires dans les projets d'aménagement. Le stationnement de surface visible est découragé sur le chemin March et sur la promenade Legget, et quand des travaux d'aménagements se déroulent, on encourage à éliminer le stationnement visible existant. Quand les nouveaux terrains de stationnement en surface sont inévitables, il faut les implanter à l'arrière des bâtiments ou à l'intérieur du site. Les terrains de stationnement en surface ne doivent pas être aménagés entre l'emprise et l'entrée principale des bâtiments. Pour les bâtiments aménagés sur les sites de coin, les terrains de stationnement en surface ne doivent pas être implantés dans la cour latérale extérieure.

6) Les principes suivants s'appliquent aux terrains dans le quartier à l'extérieur des centres d'activité et au chemin March.

- a) Les aménagements doivent généralement être consacrés aux infrastructures de l'emploi, par exemple les immeubles à usage de bureaux et les établissements de l'industrie légère, les infrastructures de recherche et les institutions d'enseignement postsecondaire, ainsi que les bâtiments auxiliaires. [Modification 33, Règlement 2024-396, le 18 septembre 2024]

7) Les politiques ci-après guident l'examen des demandes d'aménagement.

- a) On évaluera la conception du site d'après son bien-fondé afin de déterminer la contribution d'un ou de plusieurs des éléments suivants : les nouveaux sentiers, les nouvelles promenades, les

nouveaux quadrilatères, les nouveaux trottoirs, ainsi que les nouveaux couloirs et liaisons de transport actif pour améliorer la connectivité dans l'ensemble du quartier, à destination des centres d'activité, des stations de transport en commun rapide planifiées sur le chemin March, des quartiers environnants, du sentier Trillium Woods et de la Ceinture de verdure.

b) On encourage la mixité verticale, par exemple les commerces au niveau des rues, les établissements institutionnels aux niveaux inférieurs et les logements aux étages.

c) Il faut prévoir la transition de la volumétrie et de la hauteur des bâtiments conformément à la politique 2) de la sous-section 4.6.6, dans les cas où les bâtiments de grande hauteur ou de moyenne hauteur sont voisins des zones résidentielles établies de faible hauteur.

d) Il est interdit d'aménager des murs aveugles ou vides le long des rues. Les bâtiments doivent être orientés vers la rue et être dotés d'entrées donnant sur la rue, de façades très transparentes au rez-de-chaussée et l'esthétique du site doit intégrer des caractéristiques piétonnières comme les arbres pour l'effet d'ombrage, les infrastructures de stationnement pour les vélos et les trottinettes, les zones d'assise en plein air et le mobilier urbain.

e) Pour minorer l'impact sur le domaine public, les zones de service comme le stationnement, les embarcadères, les voies d'accès des véhicules et les entrées de service doivent être aménagées à l'arrière des bâtiments.

f) Réduire l'impact du stationnement sur le domaine public en faisant la promotion du stationnement partagé avec les propriétés voisines, en aménageant des places de stationnement sur rue et en prévoyant le stationnement en sous-sol étagé ou des infrastructures de stationnement hors sol qui cadrent avec les aménagements actifs. Dans les cas où l'on prévoit des places de stationnement en surface, intégrer les sentiers paysagers ombragés qui permettent aux piétons d'avoir accès, sur l'ensemble du site, aux entrées principales.

g) Dans les cas où des travaux de réaménagement se déroulent non loin de l'étang Kizzel et du cours d'eau de Shirley's Brook, il faut préserver les marges de retrait minimums avec les conditions naturelles du secteur riverain et aménager des sentiers dans la mesure du possible. Il faut évaluer les incidences potentielles des travaux d'aménagement sur l'étang Kizzel et sur le ruisseau Watts et se pencher sur ces incidences.

8) L'évolution du quartier économique de Kanata-Nord tirerait parti de la préparation de documents-cadres. Ces documents pourraient être préparés par l'Association commerciale de Kanata-Nord, par les propriétaires fonciers ou par la Ville, le cas échéant. Sans égard à l'organisme responsable de la préparation des documents-cadres, il faudrait que la Ville approuve ces documents ou le mandat de cet organisme. La collaboration avec la collectivité environnante et la consultation des autres parties intéressées doivent respecter les politiques du Plan, ce qui peut donner lieu à différents types d'études et de rapports, notamment :

a) les plans d'avant-projet en ce qui a trait aux modèles d'aménagement, aux sites des aménagements proposés, ainsi qu'aux aménagements pour le commerce de détail ainsi qu'à la densité et à la hauteur des bâtiments;

- b) les études de connectivité pour examiner les secteurs dans lesquels il faut prévoir des liaisons de transport actif;
- c) les solutions de stationnement partagé ou les autres solutions envisageables, par exemple les véhicules autonomes, qui seront examinées;
- d) un plan d'aménagement de parcs dans le secteur pour connaître les parcs à aménager d'après le potentiel maximum des travaux d'aménagement prévus;
- e) un accord de partage des coûts entre les propriétaires fonciers afin de répartir les coûts des études et des améliorations correspondantes.

9) Les aménagements industriels dont les caractéristiques pourraient avoir un impact négatif sur la santé dans les aménagements voisins en raison de questions comme le bruit, les émanations, les déplacements du matériel lourd ou l'entreposage extérieur de grandes quantités de matériaux ne doivent pas être autorisés et doivent porter sur la désignation de zone industrielle et logistique.

6.6.4 Les autres quartiers économiques

La Ville comprend un certain nombre d'autres quartiers économiques qui ont leur propre plan secondaire ou qui font partie d'autres plans secondaires. Il s'agit entre autres des cours de remisage Bayview, du nouveau campus Civic de l'Hôpital d'Ottawa, du couloir du chemin Carp et d'un nouveau quartier économique dans le couloir de l'autoroute 174, soit Orléans, dont le couloir fait l'objet d'une étude du plan secondaire qui se déroule à l'heure actuelle. Chaque quartier a un rôle précis à jouer dans l'économie de la Ville : par exemple, il y a un village de l'innovation, la plus grande grappe industrielle en zone rurale ou un quartier polyvalent qui optimise les perspectives économiques offertes par le prolongement du service de l'O-Train. Le lecteur trouvera dans le volume 2 ces plans et les politiques applicables.