

1 – Le Plan secondaire des quartiers Alta Vista, Faircrest Heights et Riverview Park

Section 1 : Introduction/principes directeurs

1.1 Implantation

Le périmètre du Plan secondaire des quartiers Alta Vista, Faircrest Heights et Riverview Park, représenté dans l'annexe A (Plan de désignation), est cerné :

- au sud : par l'avenue Kilborn, dont le couloir de transport vert et de services publics qui se poursuit dans le sens sud le long du couloir du chemin Heron jusqu'au chemin Heron et à l'ouest jusqu'à la limite est du périmètre du Plan secondaire de la rue Bank;
- à l'ouest : par la limite est du périmètre du Plan secondaire de la rue Bank;
- au nord-ouest : par la promenade Riverside, entre la limite est du périmètre du Plan secondaire de la rue Bank jusqu'au chemin Smyth, jusqu'au couloir ferroviaire Beachburg (ligne ferroviaire désaffectée du CN) entre le chemin Smyth et la promenade Riverside en sortant de la bretelle donnant sur l'avenue Industrial;
- au nord : par l'avenue Industrial jusqu'à la voie Neighbourhood et jusqu'à l'avenue Coronation, entre la voie Neighbourhood et le chemin Russell;
- au sud-est : par le chemin Russell au sud et à l'est du couloir de transport vert et de services publics et jusqu'au chemin Ring, puis au sud le long du couloir de transport vert et de services publics jusqu'à l'avenue Kilborn.

1.2 Aménagement existant et caractère essentiel de la zone

La zone d'aménagement des quartiers Alta Vista, Faircrest Heights et Riverview a été le premier quartier de banlieue d'Ottawa après la Seconde Guerre mondiale. Cette zone a donc un caractère distinct des autres quartiers traditionnellement urbains. Elle est désormais beaucoup centralisée sur le territoire de la Ville, et dans la période qui s'étend jusqu'à 2046, son stock de bâtiments aura presque huit ou neuf décennies.

Le stock de bâtiments résidentiels du quartier est essentiellement constitué de maisons unifamiliales, sous la forme de maisons de plain-pied, de maisons à paliers et de certaines maisons à deux étages, ainsi que de certains logements collectifs situés non

loin de la lisière nord du périmètre du Plan secondaire et sur l'avenue Kilborn. Ces zones de quartier de faible hauteur sont particulièrement ouvertes et spacieuses; elles sont dotées de généreuses marges de retrait dans la cour avant, la cour latérale et la cour arrière et regroupent des maisons bien entretenues, qui sont à l'écart de la rue et qui sont dotées de nombreux arbres matures. Les arbres plantés dans les cours avant et dans les cours arrière constituent un aspect crucial du caractère essentiel de ces zones de quartier. Ces zones de quartier de faible hauteur comprennent des aménagements de quartier comme des sites scolaires, des parcs et des couloirs de transport vert et de services publics, qui sont désormais consacrés à différentes activités récréatives.

Trois modestes sites commerciaux (un sur la promenade Alta Vista et deux sur l'avenue Kilborn) comprennent des établissements de services pour faire des emplettes dans le quartier. Les commerces de la rue Bank s'adressent plus aux automobilistes et comprennent des niveaux supérieurs d'aménagement commerciaux, en plus de servir la collectivité. Le campus de l'Hôpital général d'Ottawa et les immeubles du MDN et des sciences de la santé sont implantés au sud du couloir de transport vert et de services publics, jusqu'à la limite est du périmètre du Plan secondaire, au nord du chemin Smyth, au nord du quartier Faircrest Heights et à l'est de la promenade Alta Vista. Tout de suite à l'est du campus de l'Hôpital général d'Ottawa, à l'extérieur du périmètre du Plan secondaire, est aménagé le Parc de technologie bioscientifique d'Ottawa. Les aménagements institutionnels et de bureaux se trouvent à l'ouest de la promenade Alta Vista, et le campus Riverside de l'Hôpital d'Ottawa occupe une partie de la lisière ouest de la zone d'aménagement, au sud du chemin Smyth et à l'ouest de la ligne du couloir ferroviaire Beachburg.

1.3 Objet

L'objectif du Plan secondaire est d'orienter le développement et l'évolution projetés selon les principes directeurs, qui portent sur l'aménagement du territoire et sur l'aménagement des sites, afin de préserver la qualité de vie dans la zone d'aménagement à mesure de son évolution au fil du temps. Il s'agit plus particulièrement :

- a. de s'assurer que l'aménagement du quartier prévoie harmonieusement une densité supplémentaire dans les types de bâtiment pour étoffer l'échelle et la forme des bâtiments existants, en faisant appel à des modèles de conception de sites qui préservent le caractère du quartier existant, qui est défini par des bâtiments de faible hauteur, des cours avant vertes et des arbres élevés le long des rues;

- b. de favoriser l'émergence des éléments des quartiers du quart d'heure, en permettant de tenir compte, dans le Règlement de zonage, des possibilités d'aménager des établissements de microdétails ou des établissements commerciaux locaux et d'autres services de quartier aux grandes intersections des rues principales et des couloirs mineurs, à la condition que ces établissements ne favorisent pas les déplacements en voiture et soient destinés à une clientèle de piétons.
- c. de promouvoir la conservation des parcs, des couloirs de transport vert et de services publics et des zones naturelles, dont profite la collectivité, conformément aux objectifs et aux politiques reproduits dans le Plan officiel et dans le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs. Le couloir de transport Alta Vista commence au chemin Conroy et au chemin Walkley et serpente en traversant le couloir de transport vert et de services publics derrière l'Hôpital d'Ottawa et le CHEO et prend fin à la bretelle d'accès de la rue Nicholas. Il est appelé à devenir un important couloir de transport;
- d. de s'assurer que les travaux d'aménagement respectent les politiques du Plan officiel et sont compatibles avec les secteurs du quartier de faible hauteur.

Section 2 : Politiques

Aménagements de faible hauteur

- 1) Les tronçons suivants des artères, des routes collectrices principales et des routes collectrices, représentés dans l'annexe A (Plan de désignation), portent la désignation des aménagements de quartier de faible hauteur. Quand il s'agit de savoir si les propositions de développement des quartiers de faible hauteur sont satisfaisantes, l'on considère que la superficie des lots dans les îlots environnants immédiats du développement proposé est représentative de la superficie du lot type du secteur environnant. Dans les cas où la superficie des lots varie à la suite de travaux de réaménagement, il faut prévoir des arbres de rue selon le même intervalle que celui du tracé des arbres établi dans les rues afin de préserver la continuité du paysage de rue :
 - a) du côté sud du chemin Smyth, à partir de la promenade Alta Vista jusqu'au parc Faircrest Heights;
 - b) sur la promenade Alta Vista à partir de l'avenue Dale jusqu'au chemin Heron, en excluant le tronçon de la promenade Alta Vista compris entre le couloir de transport vert et de services publics et le chemin Smyth;

- c) dans le couloir mineur du chemin Pleasant Park, entre la promenade Riverside et le couloir de transport vert et de services publics;
 - d) sur le chemin Heron, entre le périmètre du Plan secondaire de la rue Bank et l'est du couloir du chemin Heron;
 - e) dans le couloir mineur de l'avenue Kilborn, entre la promenade Blossom et la rue Utah d'une part et, d'autre part, le couloir de transport vert et de services publics et la promenade Featherston.
- 2) Afin de s'assurer que les nouveaux travaux d'aménagement prévoient harmonieusement une densité supplémentaire dans les types de bâtiment et dans les modèles de conception de sites qui préservent le caractère du quartier existant, les politiques suivantes s'appliquent aux voies d'accès privées :
- a) La multiplication des entrées individuelles en augmentant les voies d'accès privées ou en élargissant les entrées, dans les cas où une place de stationnement privé sur le site pour un ou deux propriétaires fonciers réduit la superficie de la cour avant verte, la superficie pour la croissance d'arbres sains et l'aménagement viable de l'espace du côté de la rue pour le stationnement sur rue et pour les autres besoins de tous les utilisateurs :
 - i) est généralement découragée;
 - ii) peut être interdite sur les lots de moindre superficie ou étroits, ou dans les cas où l'on propose d'aménager des voies d'accès privées pour servir un faible nombre de places de stationnement.
 - b) Le maintien ou l'amélioration de l'espace non rompu du côté de la rue pour le stationnement sur rue de courte durée, des visiteurs et des livreurs et pour d'autres activités courantes, conformément aux autorisations publiées ou générales, et le maintien de la superficie de la cour avant pour les arbres et le paysagement intensif ont la priorité sur les voies d'accès privées et sur les entrées.
 - c) En outre, il se peut que les demandes d'aménagement doivent permettre :
 - i) de réduire le nombre ou la largeur des voies d'accès privées sur un site;
 - ii) de réutiliser les voies d'accès privées existantes;
 - iii) de relocaliser ou de regrouper des voies d'accès privées existantes sans en augmenter, en chiffres nets, le nombre ou la largeur.

- 3) Dans les rues principales et les couloirs mineurs, le Règlement de zonage doit :
 - a) interdire les nouveaux aménagements et les formes d'aménagement favorisant les déplacements en voiture, y compris, sans s'y limiter :
 - i) les stations-service pour les automobiles;
 - ii) les concessions automobiles, sauf les salles de présentation d'automobiles entièrement comprises dans un bâtiment;
 - iii) les infrastructures du service au volant;
 - iv) les terrains de stationnement en surface constituant la vocation principale du terrain;
 - v) les mini-entrepôts, sauf les aménagements auxiliaires des grands aménagements résidentiels.
 - b) autoriser uniquement les types de commerces de détail qui servent manifestement les quartiers, ainsi que les commerces de jour, et qui sont destinés à être accessibles à pied ou grâce à des modes de transport actifs et durables.
- 4) Sans égard à la protection de l'emprise ou à la largeur existante le long du chemin Smyth, les immeubles de grande hauteur ne sont pas autorisés sur toute parcelle de terrain du côté nord du chemin Smyth dans le périmètre de ce plan secondaire.
- 5) Le réseau de transport des quartiers Alta Vista et Faircrest Heights doit :
 - a) prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun;
 - b) permettre l'accès et les déplacements des véhicules automobiles à la condition de ne pas éroder le domaine public ni de nuire à la priorité donnée aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun.

Zones récréatives

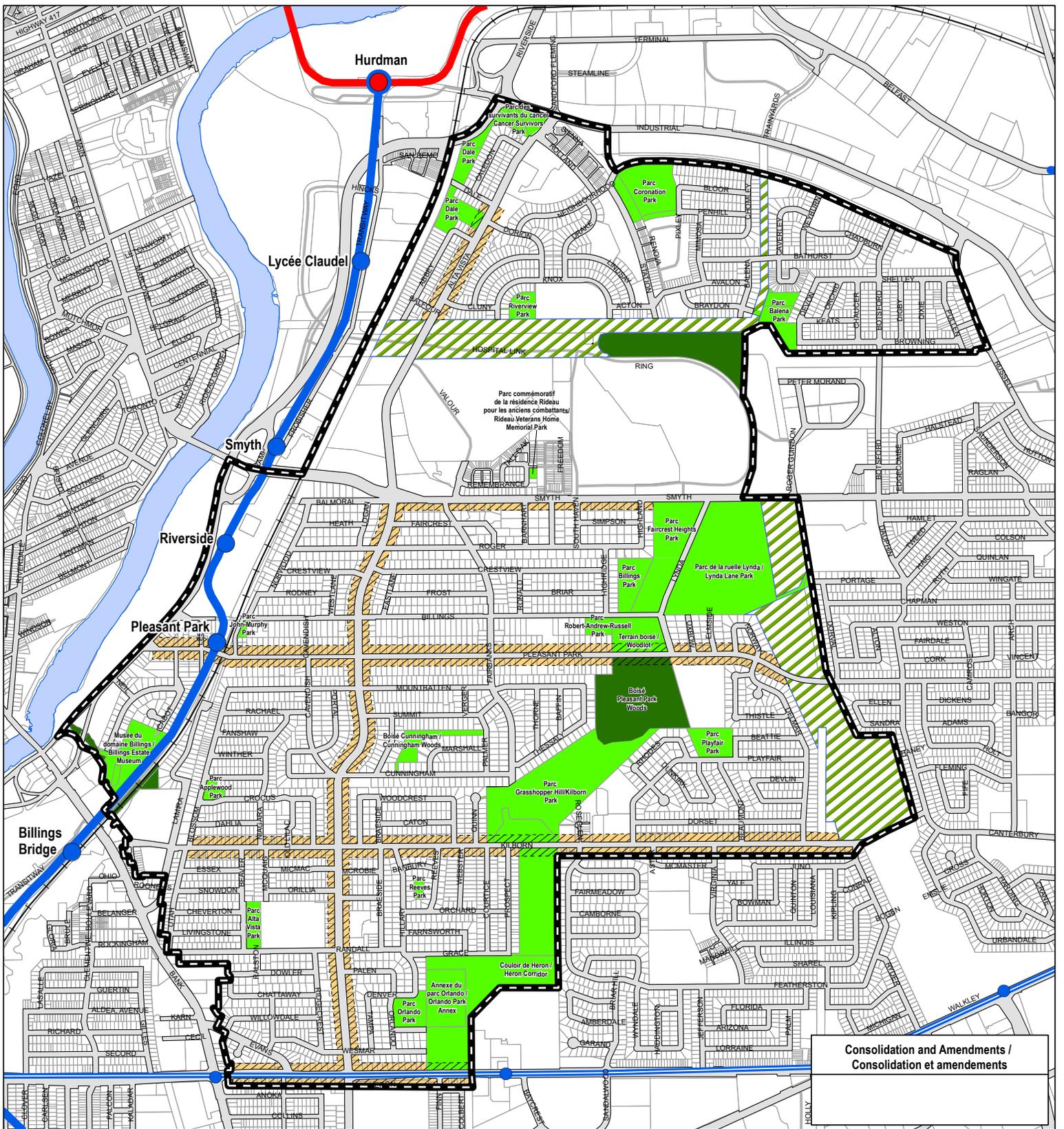
- 6) Les caractéristiques physiques et écologiques du réseau de parcs, de zones naturelles et du couloir de transport de l'hydroélectricité seront protégées.
- 7) L'aménagement projeté des couloirs de transport ou de services publics aura la priorité sur les aménagements provisoires. Il faudra prévoir la continuité des zones récréatives, dans toute la mesure du possible.

Aménagement des terrains

- 8) Pour les nouveaux travaux d'aménagement, il faudra conserver ou remplacer, dans toute la mesure du possible, par des végétaux de taille comparable, la végétation mature existante (arbres et arbustes). Dans les cas où il n'est pas possible de le faire, il faudra rétablir la quantité et la qualité voulues du couvert forestier urbain du site des travaux d'aménagement.

Annexes

Annexe A – Plan de désignation



Consolidation and Amendments /
Consolidation et amendements

Alta Vista / Faircrest / Riverview Park

SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe A - Plan de désignation

 Alta Vista / Faircrest / Riverview Park Secondary Plan /
Plan secondaire - Alta Vista / Faircrest / Riverview Park

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

-  Park / Parc
-  Urban Natural Feature /
Caractéristiques naturelles urbaine
-  Green Transportation and Utility Corridor /
Couloir de mobilité durable et de services publics
-  Roads designated for Low-Rise Neighbourhood development /
Routes désignées pour les usages locaux de faible hauteur
-  Neighbourhood /
Quartier

-  O-Train and Transfer Station /
O-Train et station de correspondance
-  Transitway
-  Transitway - At-Grade Crossings /
Transitway - passages à niveau



Ottawa

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

