

## Table des matières

Le Plan secondaire de la rue Bank Sud .....	2
Section 1 : Introduction.....	2
Section 2 : Politiques générales sur l'aménagement du territoire et sur la conception....	4
Section 3 : Politiques sur l'aménagement du territoire et sur la conception des nœuds	11
Annexe .....	18



# Le Plan secondaire de la rue Bank Sud

## Section 1 : Introduction

Le Plan secondaire de la rue Bank Sud vise à orienter la conception et l'aménagement à long terme du tronçon de la rue Bank compris entre la promenade Riverside et le couloir ferroviaire Walkley et définit l'orientation de la désignation des terrains, de la forme bâtie, de la conception et de la mobilité. Ce plan secondaire constitue un cadre de l'évolution qui se déroulera dans la transformation de la zone d'aménagement, conformément à la vision élaborée par la collectivité visée et par ses parties prenantes, de même qu'à la vision du Plan officiel. Dans sa lecture et son interprétation, ce plan secondaire se veut la politique-cadre du Conseil pour les interventions municipales, la réalisation des travaux publics, ainsi que l'examen des propositions d'aménagement, dont les modifications du zonage et les demandes adressées au Comité de dérogation.

Ce plan secondaire constitue la structure-cadre officielle qui justifie le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank, dans le cadre d'un effort conjoint des parties prenantes pour réaliser la vision du secteur, qui sera animé et polyvalent et qui regroupera différents types de logements, de pôles d'emploi, de boutiques et de services et qui sera accessible, attrayant et durable. Le PCC comprend des renseignements détaillés sur les conditions existantes, sur l'ensemble de la stratégie de planification, sur la répartition modale souhaitée dans le transport, sur la mesure de la durabilité, de même que sur la mise en œuvre et l'échelonnement des travaux d'aménagement, qui viendront étoffer ce plan secondaire afin de veiller à appliquer une stratégie de croissance globale pour la zone d'aménagement.

### 1.2 Zone d'aménagement

Ce plan secondaire porte sur le tronçon de la rue Bank qui s'étend à partir de la promenade Riverside jusqu'au couloir ferroviaire Walkley au sud du chemin Walkley. Ce plan secondaire vise trois quartiers (quartier 16 – Rivière, quartier 17 – Capitale et quartier 18 – Alta Vista) et comprend les propriétés qui jouxtent les deux côtés de la rue Bank et plusieurs propriétés non loin du chemin Heron et du chemin Walkley. Cette zone est représentée dans l'annexe A (Plan de désignation).

### 1.3 Vision et principes de conception

Ce plan secondaire et le PCC sont encadrés par une vision et par les principes de la conception qui ont été élaborés de concert avec les comités consultatifs, les collectivités résidentielles, les représentants des commerces et des entreprises et le grand public.



Selon le Plan officiel, le Plan secondaire trace un couloir appelé à devenir une destination souhaitable, où l'on pourra habiter, travailler et faire des courses. Ce secteur est en train de prendre une forme plus urbaine.

La vision de la rue Bank prévoit :

- un secteur polyvalent dynamique, offrant une concentration variée de types de logements, de boutiques et de services;
- un secteur doté de carrefours d'activité, facile d'accès à pied, à vélo et dans les transports en commun;
- un secteur doté d'un paysage de rue aménagé et amélioré et offrant de nombreux lieux de rassemblement publics, qui mettent en valeur l'environnement et la viabilité du couloir;

La vision de la rue Bank est étayée par un certain nombre de principes sous-jacents essentiels :

1. Cette rue constitue un couloir de rue principale; la rue Bank assurera la liaison pour promouvoir la mobilité durable avec les autres secteurs de la Ville et constituera une destination en soi.
2. La rue Bank sera essentiellement un lieu sécuritaire et accessible pour les cyclistes et pour les piétons. Elle sera attrayante et verte et viendra promouvoir les rassemblements publics et les activités communautaires grâce à des aires d'agrément accessibles toute l'année.
3. Tous les nouveaux aménagements et les infrastructures seront planifiés de manière à offrir la souplesse nécessaire aux changements futurs dans les choix de transport. Des éléments permettant de créer un réseau d'autobus et de transport en commun plus solide devraient être intégrés au couloir.
4. Le paysage de rue sera attrayant, constitué d'éléments pour les piétons et d'espaces verts, comme du mobilier urbain, des arbres et des lampadaires.
5. Une stratégie de stationnement à long terme sera élaborée pour tout le secteur afin de réduire l'utilisation de l'automobile et de promouvoir des normes de stationnement moindres à la longue.

### Réaménagement

6. Tout nouvel aménagement contribuera à rendre le secteur plus attrayant et intégrera les principes de conception viable afin qu'à l'avenir, le secteur soit plus écologique qu'aujourd'hui. Le secteur doit rester économiquement viable pour les entreprises et les résidents, et être plus dynamique au plan social. Chaque amélioration apportée



aux aménagements ou à l'infrastructure le long de cette rue devra prendre ces facteurs en compte pour la planification et la conception.

7. Les travaux d'aménagement et d'infrastructure respecteront les quartiers existants qui cernent la zone d'aménagement et permettront de créer une rue principale qui deviendra le point de mire de la collectivité, plutôt qu'un obstacle.
8. On encouragera le réaménagement des propriétés voisines sur un horizon comparable, en commençant par les principaux secteurs de la zone d'aménagement. On pourrait élaborer des stratégies d'échelonnement des travaux du secteur privé et les étayer grâce à des interventions publiques et à des mesures d'incitation afin de promouvoir un changement positif grâce à des projets catalyseurs.

### Identité

9. Les améliorations distinctes et concertées apportées au domaine public et au paysage de rue permettront de créer un sentiment d'appartenance et d'identité dans la zone d'aménagement pour amener à la longue les gens à appeler par son nom ce tronçon de la rue Bank.
10. On encouragera le développement de l'ensemble des boutiques, des services et des pôles d'emploi dans la zone d'aménagement, qui contribueront à l'identité de la rue Bank.

## Section 2 : Politiques générales sur l'aménagement du territoire et sur la conception

Sauf indication contraire dans les politiques propres aux secteurs des nœuds ou du secteur de l'avenue Kaladar exposées dans la section 2 de ce plan secondaire, le lecteur trouvera ci-après la politique-cadre générale de l'ensemble de la zone d'aménagement, représentée dans le périmètre du Plan secondaire, dans l'annexe A (Plan de désignation).

Les secteurs de connexion représentés dans l'annexe A (Plan de désignation) sortent du périmètre des nœuds et du secteur polyvalent et auront la densification autorisée à l'heure actuelle dans le Règlement de zonage. Dans le réaménagement graduel des sites, les nœuds seront intégrés dans la rue principale et auront une identité et un caractère communautaires distincts.

### 2.1 Aménagement du territoire

- 1) Différents aménagements mixtes, dont les bâtiments résidentiels, les immeubles à usage de bureaux, les édifices institutionnels, les pôles d'emploi, les places communautaires et les parcs, sont autorisés.



- 2) Les bâtiments polyvalents abritant des utilisations de commerce de détail en rez-de-chaussée donnant sur la rue Bank, et non sur les rues transversales, sont encouragés et privilégiés.
- 3) Les bureaux ou les résidences devraient être la première utilisation de tous les immeubles et être situés aux étages supérieurs des bâtiments polyvalents. S'il n'est pas possible de donner à un seul immeuble une vocation polyvalente, il serait tout aussi approprié qu'un groupe d'immeubles individuels voisins servent à divers usages.
- 4) On décourage l'installation de terrasses extérieures dans les rues transversales.
- 5) Les édifices à utilisation unique pour des utilisations institutionnelles ou communautaires sont autorisés le long de la rue Bank et devraient contribuer à instaurer un milieu favorable aux piétons.
- 6) Les parcs, les espaces publics du domaine privé et les terrasses commerciales sont autorisés le long de la rue Bank à la condition de déposer une solide justification de la conception. Ces lieux peuvent servir de passerelle, de fonctions d'entrée, de lieu de rassemblement, de points de mire et de liaisons, entre autres.
- 7) La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est fortement encouragée.

## 2.2 Forme bâtie

- 8) Sauf mention contraire, la hauteur maximale des immeubles pour le secteur des nœuds est de 50 mètres, soit environ 16 étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure selon la distance des secteurs résidentiels.
- 9) La hauteur maximale des immeubles dans les secteurs de connexion est de 25 mètres, soit environ un immeuble de huit étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure selon la distance des secteurs résidentiels.
- 10) Un indice de superficie (IS) maximum de 2,0 est autorisé pour les propriétés appartenant à la zone d'artère principale ou à la zone de remplacement. Afin de réduire le nombre de places de stationnement en surface, si 80 % des places de stationnement sont aménagées en sous-sol, ou que le nombre de places de stationnement obligatoire et prévu est réduit d'autant, l'IS maximum est de 3,5.
- 11) Un mur de rue cohérent et complet est privilégié le long de la rue Bank, afin de créer un paysage de rue visuellement continue et une solide bordure de rue.
- 12) Les immeubles polyvalents devraient avoir une hauteur de plafond suffisante pour permettre diverses utilisations (p. ex., 4,5 mètres du plancher au plafond).



- 13) Il faut maintenir une hauteur de transition entre les tours, les immeubles de moyenne hauteur et les immeubles peu élevés actuels. La transition entre les différentes hauteurs d'immeubles se fait : en installant les édifices élevés à plus grande distance des édifices peu élevés, en prévoyant un vaste espace de séparation entre les immeubles, en prévoyant un retrait pour les étages supérieurs des édifices élevés par rapport aux édifices peu élevés.
- a) Nonobstant les dispositions de la section 2.2, il n'existe aucune exigence de rapport plancher-sol maximal visant la propriété située aux 1330, 1344 et 1346, rue Bank et au 2211, promenade Riverside. (Règlement 2023-139)

### 2.3 Conception

- 14) Pour les nœuds, au moins 70 % de la largeur des lots le long de la rue Bank doivent être occupés par un ou plusieurs murs de bâtiments. La largeur des lots doit être mesurée à la marge de retrait de la cour avant des bâtiments. Un plan d'échelonnement des phases, déposé à la satisfaction de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, peut faire état des moyens grâce auxquels cette politique sera respectée au fil du temps. Les nouveaux bâtiments encadrant la rue Bank doivent être construits avant toutes les autres phases. Les bâtiments existants qui s'étendent sur le maximum de 25 % de leur superficie brute existante et les postes d'essence sont exemptés de cette obligation.
- 15) Un retrait est exigé au deuxième, au troisième et au quatrième étage des édifices de moyenne et grande hauteurs afin de maintenir un milieu axé sur les piétons. Dans la mesure du possible, le retrait de l'étage supérieur devrait être aménagé au même étage que celui des immeubles du secteur immédiat afin de créer une impression visuelle uniforme. Les retraits aménagés dans des étages supérieurs contribuent à créer un milieu à l'échelle humaine et fournissent plus de lumière pour les trottoirs.
- 16) Les retraits et la conception doivent respecter le réseau aérien de fils électriques et d'autres câbles de services publics qui est en place dans le couloir de la rue Bank. Le réseau électrique aérien et de câbles des autres services publics peut influencer sur l'emplacement et le choix des espèces d'arbres ainsi que sur la distance de séparation entre les édifices et les fils.
- 17) Les édifices dont la façade donnant sur la rue est plus longue devraient comporter des motifs architecturaux pour agrémenter et enjoliver la façade. Comme exigence minimale, toute façade d'au plus 20 mètres devra comporter une certaine forme d'articulation, une cour ou d'autres motifs architecturaux qui forment une coupure dans l'apparence visuelle en longueur.
- 18) Les bâtiments donnant sur la rue Bank doivent être dotés de portes avant faciles d'accès directement à partir du trottoir pour les piétons.



- 19) Les aménagements de détail de grande taille doivent être conçus selon une forme urbaine correspondant à la rue et sur plusieurs étages.
- 20) Les grandes tours doivent être des tours de pointe dotées d'une superficie d'au plus 750 mètres carrés. Il est recommandé de garder une distance de séparation de 30 mètres entre les tours.
- 21) L'emplacement et l'orientation des étages supérieurs des immeubles de grande hauteur doivent respecter les secteurs résidentiels adjacents. Il faut veiller à minimiser et à atténuer l'intrusion perçue des tours dans les espaces de services privés des secteurs résidentiels voisins.
- 22) Les propositions d'aménagement dans les limites des nœuds et selon la désignation de zonage d'artère principale seront examinées par le Comité d'examen du design urbain. Une consultation préalable à la demande est exigée. Des exemptions à l'examen par le Comité d'examen du design urbain sont établies par la Ville et doivent être respectées.
- 23) Dans les cas où les terrains et les rampes de stationnement sont autorisés, ils doivent être masqués de la vue des propriétés résidentielles et du domaine public afin de réduire l'impact visuel des voitures. Les arbres, les arbustes et les murs opaques de faible hauteur doivent permettre de masquer la vue des voitures.
- 24) Des arbres seront utilisés pour améliorer l'esthétique générale et établir l'identité unique du secteur à l'étude. Il faudrait planter des arbres tous les 7 mètres à 10 mètres le long de la rue Bank et dans les rues latérales pour créer une avenue d'arbres mûrs qui donne une identité et un caractère distinct à la rue Bank et confirme sa vocation de voie piétonnière et automobile. Lorsque les conditions ne permettent pas de planter des arbres de cette manière sur l'emprise publique, les propriétaires privés pourront planter des arbres dans le retrait de la cour pour compléter la plantation d'arbres du domaine public.
  - a) Nonobstant les dispositions de la section 2.3, le pourcentage requis du mur du bâtiment devant longer la rue Bank en ce qui concerne la propriété située aux 1330, 1344 et 1346, rue Bank et au 2211, promenade Riverside est de 40 pour cent.
  - b) Nonobstant les dispositions de la section 2.3, une marge de recul est requise au quatrième, au cinquième ou au sixième étage de la tour située aux 1330, 1344 et 1346, rue Bank et au 2211, promenade Riverside. (Règlement 2023-239)

## 2.4 Stationnement et accès

- 25) Les travaux d'aménagement devront prévoir suffisamment de places de stationnement de courte et de longue durée pour les vélos afin de permettre de réaliser les cibles de part modale du PDT.



- a) Le stationnement des vélos doit prévoir un ratio minimum de 1,0 place de stationnement protégée pour les vélos par bâtiment à logements multiples. Il peut se révéler nécessaire de prévoir plus de places en proportion du nombre de chambres à coucher dans chaque logement.
  - b) Le stationnement des vélos pour les autres aménagements doit être établi selon un ratio égal ou supérieur à celui qui est nécessaire pour atteindre une part modale de 15 % à l'intention des utilisateurs et des visiteurs. Les travaux d'aménagement doivent prévoir suffisamment de places de stationnement de longue durée pour les vélos afin d'accueillir au moins 15 % de tous les utilisateurs pendant la journée, par exemple les navetteurs.
- 26) Dans le cadre des travaux de réaménagement, les propriétaires privés et les autres parties prenantes doivent collaborer afin d'ajouter des places de stationnement de longue durée pour les vélos dans les infrastructures de stationnement automobile existantes. La conversion des places de stationnement des véhicules automobiles en places de stationnement pour les vélos en est un exemple.
- 27) La Ville cernera les possibilités de construire des garages de stationnement protégés et accessibles au public pour les vélos non loin des carrefours et des couloirs, afin de répondre à la demande en stationnement actuelle ou projetée des destinations toutes proches. La Ville pourra exiger que ces infrastructures fassent partie des travaux d'aménagement. Elle autorisera éventuellement l'intégration de ces infrastructures dans le réaménagement des terrains du domaine municipal.
- 28) On encourage les projets d'aménagement prévoyant des places de stationnement moins nombreuses pour les véhicules automobiles ou ne prévoyant aucune place de stationnement du tout. Le stationnement n'est pas autorisé entre les immeubles et la rue Bank. Dans les cas où elles existent, les places de stationnement à l'avant seront éliminées pendant les travaux de réaménagement. Les places de stationnement devront être aménagées derrière les immeubles qui donnent sur la rue Bank.
- 29) Les terrains ou les places de stationnement existants dans les cours avant ou dans les cours latérales de coin seront éliminés dans le cadre des travaux de réaménagement et seront jugés non conformes du point de vue de la loi.
- 30) Les propriétaires des sites voisins devraient envisager la possibilité de partager un parc de stationnement, en particulier les sites ayant des besoins de stationnement à des heures différentes.
- 31) On doit avoir accès aux terrains de stationnement en passant par les ruelles arrière ou par les rues locales. Une entrée de voiture donnant sur la rue Bank peut être autorisée s'il n'y a pas de ruelle arrière ni de route locale pour l'accès. La géométrie

de l'entrée de voiture doit être réduite au minimum et ne doit pas nuire aux modes de transport durables.

- 32) Le stationnement peut être autorisé dans les cours latérales si la propriété visée est trop peu profonde pour permettre de stationner dans la cour arrière et qu'on a étudié des solutions de rechange pour le stationnement sur le site. Seule une allée automobile est autorisée pour les terrains de stationnement dans les cours latérales.
- 33) Les infrastructures de stationnement partagées municipales, publiques-privées ou pour les voitures particulières (en excluant les terrains aménagés en surface) sont autorisées dans les nœuds comme solution de rechange pour le stationnement sur les lieux. Il faut démontrer qu'il est nécessaire de réaliser ces aménagements et en justifier l'implantation dans une étude du stationnement.
- 34) Les ouvrages de stationnement le long des emprises publiques ne doivent pas comprendre de mur aveugle et doivent obligatoirement intégrer des aménagements actifs de plain-pied.
- 35) Le nombre d'entrées de voiture donnant sur la rue doit être réduit au minimum, dans le cadre des travaux de réaménagement, pour améliorer la continuité des voies piétonnables et cyclables. Dans les cas où les entrées de voiture sont autorisées, on encourage l'aménagement des entrées partagées, pour donner accès aux différents aménagements et produire le moins d'impact possible sur les rues et sur les trottoirs.
  - a) Nonobstant les dispositions de la section 2.4, une aire de stationnement de surface peut être située aux 1330, 1344 et 1346, rue Bank et au 2211, promenade Riverside, si elle est aménagée à au moins 24 mètres de la rue Bank et à au moins 15 mètres de la promenade Riverside. (Règlement 2023-239)

## 2.5 Améliorations du domaine public

- 36) On encourage l'aménagement d'un espace vert non loin du secteur du parc Ledbury. Cet espace vert servirait de nœud piétonnable et cyclable modeste et serait doté d'infrastructures piétonnables et cyclables assurant la liaison avec le ruisseau Sawmill. Veuillez consulter la section 4.3 du PCC pour de plus amples renseignements.
- 37) On encourage l'aménagement d'un jardin communautaire situé dans le couloir de transport vert et de services publics dans le secteur du parc Ledbury. Ce jardin serait utilisé par les résidents de la localité et assurerait la liaison de la rue Bank avec le sentier est-ouest projeté, qui est décrit dans ses grandes lignes dans le plan de la circulation piétonnière d'Ottawa.



## 2.6 Emprise

- 38) Les voies automobiles doivent respecter une norme comprimée (de préférence de 3,2 mètres ou moins, et à concurrence de 3,75 mètres dans la mesure du possible) afin de prioriser la sécurité des déplacements grâce aux modes durables et d'améliorer les infrastructures du domaine public aux intersections.
- 39) La Ville s'assurera que les vitesses des véhicules sont compatibles avec les objectifs du Plan officiel dans la priorisation de la sécurité et de la commodité des déplacements piétonniers et cyclistes, en favorisant l'animation des rues dans les couloirs. Afin de respecter ces politiques, la Ville affichera les limites de vitesse dans toutes les rues pour ralentir le plus possible la vitesse. Dans les rues locales, une limite de vitesse de 30 km/h est privilégiée. On doit envisager des vitesses moindres, surtout dans les nœuds et dans les autres secteurs, en particulier les secteurs très achalandés par les piétons et les cyclistes. On doit insister sur la vitesse maximum dans la conception de l'emprise au moment de la réfection des routes, de même qu'en faisant appel à des dispositifs provisoires de modération de la circulation.
- 40) Les infrastructures cyclables doivent être aménagées des deux côtés de la rue Bank, selon une largeur d'au moins 1,5 mètre à 2 mètres et doivent être séparées de la circulation automobile dans les cas où la vitesse des véhicules est supérieure à 30 km/h.
- 41) Les trottoirs doivent être le plus larges possible. Il faut prévoir un dégagement d'au moins 1,8 mètre. Dans les cas où la Ville n'a pas une emprise suffisante, il faut en priorité réduire la largeur des voies automobiles, plutôt que diminuer la largeur des trottoirs ou des infrastructures cyclables. Le boulevard (zone végétalisée entre le trottoir et le bord de la route) et la voie cyclable créeront une distance de séparation entre les piétons et les véhicules.
- 42) Les passages fréquemment traversés pour les piétons dans la rue Bank permettront aux piétons de traverser aux grandes intersections et entre ces intersections. La distance de traverse des piétons sera réduite au minimum et sera améliorée grâce à des textures cohérentes ou à une déviation verticale dans les intersections mineures. On ne devra pas installer de clôture pour prévenir les déplacements des piétons qui traversent la rue.
- 43) Un boulevard étroit (qui pourra être paysagé avec des pavés ou des matériaux végétalisés) sera doté de lampadaires, de services publics et de poteaux d'électricité.
- 44) Des arbres seront plantés dans le retrait paysagé (de 1,5 mètre à 3,0 mètres) de l'autre côté de la rue où se trouvent les poteaux d'hydroélectricité. La largeur maximum de la zone paysagée correspond à la largeur permettant de planter une



rangée d'arbres matures d'un côté de la rue et d'améliorer la probabilité que les arbres survivent. On aura l'occasion d'étendre le paysagement aux propriétés privées voisines.

- 45) Il faudra se servir du terre-plein d'au plus 5,0 mètres de largeur pour le paysagement, la zone de protection des piétons, l'identification communautaire (banderoles et panneaux indicateurs) et l'éclairage. Le terre-plein doit aussi être implanté à l'endroit où les voies de virage à gauche et les terre-pleins montables seraient aménagés dans les cas où ils sont souhaitables et compatibles avec le principe 2 de la section 1.3.
- 46) On doit faire appel à la signalisation de priorité pour les transports en commun ou à des voies d'évitement de file d'attente aux intersections du chemin Walkley, du chemin Heron et de la promenade Alta Vista pour permettre aux autobus de rouler sur la rue Bank. On pourra ajouter dans cette liste d'autres dispositifs donnant la priorité au transport en commun, sans avoir à apporter de modifications. Veuillez consulter la section 4.2 du PCC pour de plus amples renseignements.
- 47) On pourra se pencher sur les occasions d'établir des places de stationnement parallèle sur la rue et les réaliser éventuellement afin de promouvoir la viabilité des commerces de détail donnant sur les trottoirs. Une étude du stationnement doit permettre de savoir si le stationnement sur rue est viable dans l'aire de l'étude. L'aménagement d'infrastructures exclusives de grande qualité pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun l'emportera sur l'aménagement de places de stationnement sur rue dans les cas où il n'y a pas d'espace pour ces infrastructures et ces places à la fois.

### Section 3 : Politiques sur l'aménagement du territoire et sur la conception des nœuds

Les politiques suivantes définissent l'orientation dans l'aménagement de trois nœuds de la zone d'aménagement secondaire représentée dans l'annexe A (Plan de désignation). Les nœuds sont des zones concentrées de densification polyvalente qui permettent de réaliser les objectifs du Plan officiel pour la densification des rues principales et pour les aménagements destinés aux transports en commun. Les nœuds se trouvent non loin à pied des services de transport en commun existants et projetés de niveau supérieur pour les bâtiments polyvalents de plus grande hauteur.

Le lecteur trouvera de plus amples renseignements sur la politique-cadre pour les nœuds dans la section 2 (Politiques générales sur l'aménagement du territoire et sur la conception). Le PCC comprend des plans de démonstration pour les nœuds.

#### 3.1 Nœud 1 : Promenade Riverside et pont Billings



Le nœud 1 comprend les propriétés situées du côté ouest et est de la rue Bank, entre les voies dans le sens est et dans le sens ouest de la promenade Riverside et sur le site du centre commercial Billings Bridge.

Les propriétés situées du côté ouest et du côté est de la rue Bank, entre les voies dans le sens est et dans le sens ouest de la promenade Riverside, sont aménagées sur des sites importants de la zone d'aménagement, non loin de la rivière Rideau. À l'heure actuelle, l'accessibilité automobile limitée de ces propriétés à partir de la rue Bank empêche de les réaménager massivement. Le potentiel de réaménagement de la plupart de ces propriétés augmenterait considérablement si on pouvait y avoir accès à partir des nouvelles routes locales reliées à la promenade Riverside, plutôt qu'à la rue Bank.

Le côté nord du nœud 1 est un site adapté à l'aménagement de bâtiments polyvalents de moyenne et de grande hauteurs, qui reprennent les éléments particuliers de la conception et l'architecture afin de faire connaître, dans la zone d'aménagement, leur implantation comme passerelle importante.

À l'extrémité sud du nœud 1, le réaménagement du site du centre commercial Billings Bridge, grâce à des bâtiments polyvalents de plus grande densité, apportera un énorme concours à la réalisation des objectifs de densification de la Ville. Le site du centre commercial devrait devenir un quartier axé sur les transports en commun, dont les rues des commerces de détail et les tours de résidences et de bureaux sont structurées autour d'un réseau de rues et de quadrilatères centrés sur un parc. Le site sera réaménagé par phases au fil du temps, et la partie arrière du site est probablement appelée à être modifiée en premier. La première et la deuxième phases des travaux de réaménagement devraient permettre de créer un réseau interne de rues; la dernière phase du réaménagement donnera lieu à un parc, à un nouveau point d'accès à partir du chemin Data Centre et à la densification des bâtiments polyvalents et des immeubles résidentiels.

### Aménagement du territoire

- 1) Un plan d'avant-projet directeur doit être déposé pour l'ensemble du site du centre commercial Billings Bridge avec la demande d'aménagement proposé quand l'IS du site est supérieur à 1,0. Le plan d'avant-projet directeur doit faire état du déroulement des travaux de réaménagement pour respecter les cibles de densification de la Ville à la satisfaction de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.
- 2) Un parc sera aménagé pour le site du centre commercial Billings Bridge. Cet espace d'agrément pourra être réalisé dans les phases ultérieures des travaux de réaménagement; toutefois, il faudra coordonner le calendrier de son aménagement avec la mise en service, sur le site, des immeubles résidentiels de grande hauteur.



- 3) On encourage l'aménagement de bâtiments polyvalents et de commerces de détail au rez-de-chaussée le long de la nouvelle rue interne est-ouest, dans les alentours du parc du site du centre commercial Billings Bridge et au besoin le long de la rue Bank.

#### Forme bâtie

- 4) La hauteur maximum des bâtiments est de 70 mètres pour les travaux d'aménagement réalisés à l'arrière du site du centre commercial Billings Bridge, non loin de la station du Transitway. On privilégie l'aménagement d'un immeuble à usage de bureaux de 16 étages relié à la station existante du Transitway.
- 5) La hauteur maximale des immeubles est de 50 mètres pour les aménagements le long de la rue Bank. Une hauteur de 50 mètres équivaut à un immeuble à usage polyvalent d'environ 16 étages. Pour les terrains des adresses municipales 1335 et 1339, rue Bank, la hauteur maximum des immeubles polyvalents est de 85 mètres, sans toutefois dépasser la superficie brute de 32 137 mètres carrés.
  - a) Nonobstant les dispositions de la section 3.1.5, la hauteur de bâtiment maximale est de 29 étages pour la propriété dont l'adresse municipale est le 1330, 1344 et 1346, rue Bank et le 2211, promenade Riverside. (Règlement 2023-239)
- 6) La hauteur maximale des immeubles est de 25 mètres pour des aménagements situés en façade de la promenade Riverside dans l'emplacement du centre commercial Billings Bridge. Une hauteur de 25 mètres équivaut à un immeuble à usage polyvalent d'environ huit étages.

#### Conception

- 7) La conception architecturale des immeubles de moyenne et grande hauteurs situés à l'extrémité nord du nœud 1 devra être unique étant donné la grande visibilité et l'importance de leur emplacement le long de la rivière Rideau.
- 8) Les aménagements proposés à proximité de la rivière Rideau seront soumis à la Commission de la capitale nationale pour commentaires.

#### Stationnement

Les places de stationnement public pour les commerces de détail du site du centre commercial Billings Bridge peuvent être aménagées sur des terrains en surface durant les phases initiales des travaux de réaménagement; toutefois, l'offre de places de stationnement doit être réduite et remplacée par des places de stationnement en sous-sol ou aménagées dans un ouvrage. Ces travaux peuvent se dérouler dans les

phases ultérieures des travaux de réaménagement (par exemple, au moment d'aménager les tours résidentielles à l'avant et sur le côté du site).

### Circulation

- 9) Les véhicules doivent avoir accès aux propriétés situées entre les voies séparées de la promenade Riverside essentiellement à partir des nouvelles rues locales, qui remplaceront les rampes est et ouest. Il faut prévoir des voies d'accès partagées, aménagées grâce à des servitudes ou à des terrains réservés à la Ville au moment des travaux de réaménagement. Les parcelles aménagées du côté est de la rue Bank doivent reprendre les moyens d'accès existants à partir de la promenade Riverside. Les parcelles à aménager du côté ouest de la rue Bank doivent prévoir une nouvelle rue locale à sens unique pour remplacer la rampe dans le sens ouest. Veuillez consulter la section 5.2.1 du PCC pour consulter les illustrations de ce concept d'aménagement.
- 10) Il faut aménager, entretenir et améliorer les liaisons piétonnières directes situées au nord, à l'est et à l'ouest de la station Billings Bridge du Transitway.
- 11) Il faut aménager une liaison piétonnable et cyclable nord-sud entre les sentiers Riverside et la station Billings Bridge du Transitway. Cette liaison connecterait la collectivité des environs de l'avenue Rockingham avec le centre commercial Billings Bridge et serait raccordée aux liaisons est-ouest évoquées ci-dessus. Veuillez consulter la section 4.3 du PCC pour prendre connaissance des illustrations de cette liaison.
- 12) Il faudrait aménager au fil des ans un réseau de nouvelles rues locales (publiques ou privées) sur le site du centre commercial Billings Bridge. Ce réseau interne de voies d'accès devrait assurer la liaison avec les intersections existantes de la rue Bank, de la promenade Riverside et du chemin Data Centre. Les nouvelles rues doivent donner la priorité aux piétons et aux cyclistes et fixer à 30 km/h ou moins la vitesse des véhicules.

### 3.2 Nœud 2 : Chemin Heron

Le nœud 2 comprend les angles nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron, désignés ci-après « îlots d'aménagement ». Le nœud 2 devrait devenir graduellement une rue principale axée sur les piétons, dotée d'un paysage de rue continu et d'une solide bordure de rue, le long de la rue Bank. On envisage pour le secteur des immeubles polyvalents dotés de commerces de détail en façade. Le côté est de la rue Bank est un plus petit morcellement foncier que le côté ouest et les aménagements prévus devront être de plus faible densité. On favorisera la mise en place d'allées piétonnières entre les immeubles pour assurer une meilleure correspondance entre la rue Bank et les secteurs résidentiels avoisinants. Un espace vert linéaire nord-sud augmente la connexion entre les secteurs en reliant le parc Bruce



Timmerman au chemin Brookfield (consulter la Section 4.3 du PCC pour de plus amples renseignements).

#### Conception

13) Les aménagements le long des routes locales actuelles ou nouvelles auront une porte avant facilement accessible aux piétons du trottoir.

#### Stationnement

14) On envisage un terrain de stationnement municipal pour ce secteur afin de remplacer les places de stationnement sur le site dans le voisinage. Il faut démontrer la nécessité et l'emplacement exact de ce lot grâce à une étude du stationnement à mener par la Ville. Veuillez consulter la section 8.2.6 du PCC pour de plus amples renseignements.

#### Circulation

15) L'accès principal en voiture à partir du quadrilatère à aménager au nord-ouest doit partir de l'avenue Cecil. Un deuxième accès automobile à destination du chemin Heron peut être autorisé, à la condition d'en prouver la fonctionnalité grâce à des études de la circulation.

16) L'accès automobile principal à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait se faire à partir de l'avenue Wildwood (au moyen d'ententes d'utilisation, de conversion en une route publique ou d'une route privée refaite selon les normes publiques), qui devrait relier la rue Bank et le chemin Heron.

17) Le tronçon privé de l'avenue Wildwood doit être converti en emprise publique ou en chemin privé selon les normes publiques comparables et être doté d'un moyen d'accès à la rue Bank, à l'angle de l'avenue Erie, dans le cadre des travaux majeurs de réaménagement de ce secteur. On entend par « travaux majeurs de réaménagement » les changements dans l'aménagement du territoire (pour construire des bâtiments polyvalents ou des immeubles résidentiels) ou une augmentation importante de la densité des vocations des sites (selon un IS de 1,0 ou plus). À court terme, la Ville encourage les propriétaires fonciers des deux côtés de l'avenue Wildwood à conclure des accords d'utilisation du chemin privé dès réception des demandes d'aménagement déposées par les propriétaires de l'avenue Wildwood.

### 3.3 Nœud 3 : chemin Walkley

Le nœud 3 comprend les coins nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, appelés ci-après les « îlots d'aménagement ». Le nœud 3 doit se transformer pour devenir un secteur d'aménagement de moyenne et de grande densité, destiné au transport en commun et doté de bâtiments de plus grande densité du côté

nord et du côté sud-ouest de l'intersection du chemin Walkley et de la rue Bank. Une station de correspondance sera implantée sur le chemin Walkley, non loin de la voie ferrée existante de l'O-Train. Les sentiers aménagés entre la rue Bank et cette station de correspondance doivent rehausser la connectivité du secteur et promouvoir l'utilisation de cette station.

#### Aménagement du territoire et conception

- 18) Il faut concerter les travaux d'aménagement réalisés non loin de l'intersection de la promenade Alta Vista et de la rue Bank et prévoir une amélioration des infrastructures du paysage de rue afin d'établir l'identité de l'entrée de la collectivité Alta Vista.
- 19) Les tours sont autorisées sur les côtés nord et sud-ouest de l'intersection de la rue Bank et du chemin Walkley.
- 20) Les tours sont autorisées sur les côtés nord et sud-ouest de l'intersection de la rue Bank et du chemin Walkley.

#### Circulation

- 21) Il faut établir une liaison piétonnière directe est-ouest à partir de la rue Bank jusqu'à la station Walkley de l'O-Train.
- 22) L'accès par automobile à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait se faire principalement à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) reliée à l'intersection de la promenade Alta Vista et de la rue Bank ainsi qu'au chemin Walkley. Des mesures devaient être prises pour décourager le trafic de transit dans cet accès local.
- 23) Tout nouvel accès au chemin Walkley venant des îlots d'aménagement du nord-ouest ou du sud-ouest devrait être coordonné avec l'intersection actuelle de la voie privée Glenhaven. La liaison actuelle entre le chemin Walkley et la voie privée Glenhaven qui donne accès au nouveau lotissement résidentiel devra être configurée de manière à permettre l'aménagement de la nouvelle rue locale mentionnée ci-dessus.
- 24) L'accès en voiture à destination de l'îlot d'aménagement nord-est doit se faire à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) qui rejoint le chemin Walkley. La liaison doit être conçue pour éviter qu'elle constitue un raccourci attrayant pour les voitures qui viennent du chemin Walkley et qui se rendent à la promenade Alta Vista; elle doit toutefois préserver la circulation traversante des piétons et des cyclistes.
- 25) L'accès automobile à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait se faire à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) reliée à la rue Bank et au chemin Walkley.



### 3.4 Politiques sur l'aménagement du territoire et sur la conception du secteur Kaladar

Voici la politique-cadre du secteur Kaladar, représentée dans l'annexe A (Plan de désignation).

Le secteur Kaladar est façonné par ses aménagements industriels historiques liés à l'exploitation de l'ancien chemin de fer. Après qu'on a enlevé ce chemin de fer, le secteur Kaladar ne se prêtait plus à des aménagements exclusivement industriels et pouvait permettre de réaliser une densification modérée dans ce secteur bien situé, non loin des transports en commun et de la rue principale. Ce secteur fournit l'occasion d'aménager un ensemble d'infrastructures tout en restant attentif aux collectivités résidentielles voisines et en assurant la connectivité entre les quartiers résidentiels voisins et la rue Bank.

#### Aménagement du territoire

- 26) Assurer la compatibilité et la sensibilité des aménagements résidentiels et non résidentiels en excluant les nouveaux aménagements qui créent du bruit, des vibrations, des odeurs nauséabondes, de la poussière, des émissions atmosphériques ou une circulation automobile lourde inconsiderée et en limitant l'entreposage en plein air. Les aménagements autonomes et dont la probabilité d'émissions atmosphériques ou de bruits externes est faible sont autorisés. La section 8.2.4 du PCC dresse la liste des aménagements interdits et des aménagements autorisés dans le nouveau zonage proposé. Il s'agit des postes d'essence, des lave-autos, des stations-service automobiles et de tous les aménagements interdits dans les politiques sur les couloirs du Plan officiel.
- 27) Des habitations multifamiliales jumelées, des immeubles collectifs sans ascenseur et des immeubles collectifs en bande sont des formes convenables d'aménagement résidentiel.
- 28) Des aménagements professionnels à faible impact et des commerces de vente au détail sont des utilisations adéquates.
- 29) L'ancien couloir ferroviaire du CN voisin du secteur Kaladar sera aménagé pour en faire un espace vert linéaire afin de promouvoir le transport actif et les loisirs passifs.

#### Forme bâtie

- 30) La hauteur maximum des immeubles résidentiels, non résidentiels ou polyvalents est de 22 mètres, soit environ sept ou huit étages, selon la proximité des aménagements résidentiels existants. Quand les aménagements sont voisins d'un quartier de faible hauteur, la hauteur maximum permise est de 11 mètres, soit environ trois ou quatre étages, et on peut prévoir une transition avec des bâtiments

de 22 mètres de haut plus on s'éloigne du quartier. Veuillez consulter la sous-zone GMX pour de plus amples renseignements.

- 31) Les bâtiments plus hauts dans le secteur Kaladar doivent être implantés non loin de la limite de la propriété est, à côté de l'ancienne voie ferrée du CN.
- 32) On encourage le réaménagement adaptatif des bâtiments du secteur Kaladar.
- 33) Les aménagements de détail, les supermarchés et les restaurants de grande taille ne sont pas autorisés et sont limités à une superficie brute de 300 mètres carrés. La superficie brute totale cumulative de ces aménagements peut atteindre 2 999 mètres carrés.

#### Circulation

- 34) L'accès automobile au secteur Kaladar se fait à partir de l'avenue Kaladar et du chemin Brookfield.
- 35) Il faut établir, entre le l'espace vert linéaire et l'avenue Kaladar, une nouvelle liaison de rue locale est-ouest ou accessible publiquement. Cette liaison viendra morceler le secteur Kaladar pour en faire des îlots plus modestes, regroupant des bâtiments dont les façades donnant sur la rue sont adaptées aux piétons.
- 36) Il faudra prévoir des moyens d'accès pour les piétons et les cyclistes à partir de l'avenue Kaladar jusqu'au chemin de fer, pour leur permettre d'avoir accès à l'espace vert linéaire et, en définitive, à la rue Bank.

#### Annexe

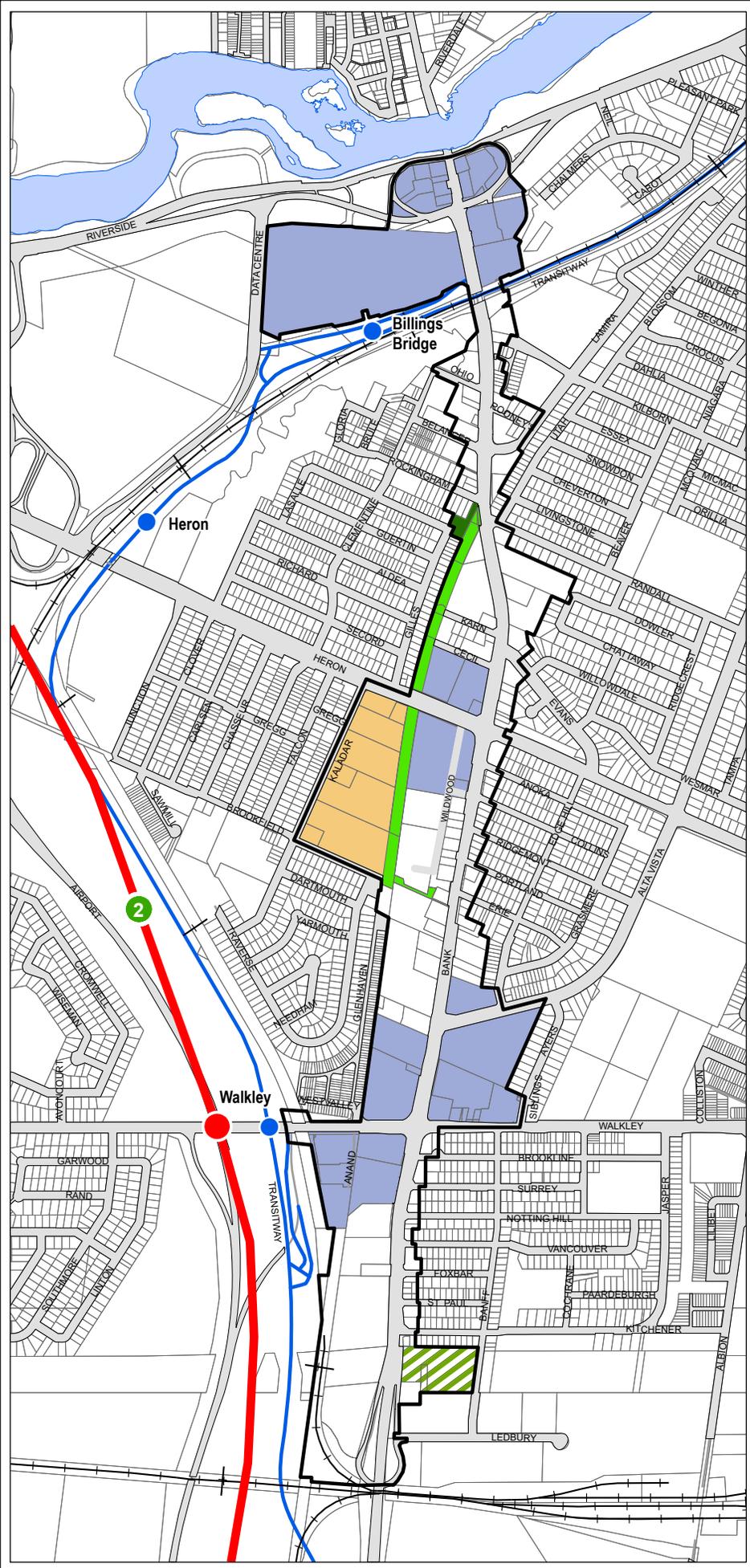
Annexe A (Plan de désignation)



# Bank Street South / Rue Bank Sud

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2  
Annexe A - Plan de désignation



-  Secondary Plan Boundary / Limite du plan secondaire
-  Node / Noeud
-  Kaladar Area / Secteur Kaladar
-  Connecting Areas / Secteurs de connexion
-  Park / Parc
-  Linear Greenspace / Espace vert linéaire
-  Green Transportation and Utility Corridor / Couloir de mobilité durable et de services publics
-  O-Train
-  Transitway
-  O-Train Line / Ligne de l'O-Train

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

