5 – Le Plan secondaire du cœur et de l'est du centre-ville 2
Section 1 : Introduction et structure 2
Section 2 : Désignations 2
2.1 Quartier local 2
2.2 Zone polyvalente locale 2
2.3 Zones polyvalentes du centre-ville 3
2.4 Couloirs 3
2.5 Les parcs et les espaces verts passifs 3
2.6 Aménagements institutionnels 3
Section 3 : Politiques générales 4
3.1 Forme bâtie 4
3.2 Domaine public 6
3.3 Mobilité 7
3.4 Patrimoine 10
3.5 Esthétique urbaine 11
Section 4 : Politiques pour les secteurs pittoresques 12
4.1 Haute-Ville 12
4.2 Escarpement 12
4.3 Cœur du centre-ville 14
4.4 Centre-ville 14
4.5 Secteur est de la rue Rideau 40
4.6 Centre-ville Rideau 50
4.7 Côte-de-Sable 52
4.8 Station Lees 57
Annexes 59

5 – Le Plan secondaire du cœur et de l’est du centre-ville

Section 1 : Introduction et structure

Le Plan secondaire du cœur et de l’est du centre-ville définit l’orientation de la planification stratégique pour guider l’aménagement et le réaménagement du cœur et de l’est du centre-ville. Ce plan secondaire regroupe plusieurs anciens plans secondaires, dont ceux du secteur central, de la Côte-de-Sable, du centre-ville et du secteur est de la rue Rideau.

La zone d’aménagement comprend les secteurs reproduits dans l'annexe B (Plan de désignation).

Le présent document fait état des politiques (sections 2 et 3) qui s'appliquent à l'ensemble de la zone d’aménagement secondaire. La section 4 comprend d’autres politiques propres à chaque secteur pittoresque, comme l’indique l'annexe A (Secteurs pittoresques).

Section 2 : Désignations

2.1 Quartier local

1) Les quartiers locaux sont essentiellement résidentiels. Ils peuvent comprendre des aménagements commerciaux et institutionnels à petite échelle, qui visent essentiellement à répondre aux besoins quotidiens des résidents de la localité, conformément à la section 6.3 (Quartiers) du volume 1 du Plan officiel.

2.2 Zone polyvalente locale

2) Les aménagements non résidentiels sont limités aux aménagements commerciaux à petite échelle. Les aménagements comme les restaurants, les magasins de détail et les établissements d'alimentation au détail, mieux implantés dans les couloirs, selon les désignations de l'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du Plan officiel, ne seront pas autorisés, sauf dans les bâtiments phares, comme l’indique la sous-section 4.4.9 de ce plan secondaire.

3) Les aménagements non résidentiels autorisés devront être limités aux deux premiers étages et au sous-sol et n'occuperont pas plus de la moitié de la superficie brute du bâtiment.

2.3 Zones polyvalentes du centre-ville

Les zones polyvalentes du centre-ville regrouperont les aménagements et les infrastructures qui permettent au transect du cœur du centre-ville de jouer son rôle de carrefour principal de l'activité de la région de la capitale nationale. Ces zones nécessitent un ensemble intense d'aménagements, dont les établissements résidentiels, de grands pôles d'emploi et des établissements de détail.

4) Les travaux d'aménagement prévoiront des aménagements actifs sur toute la façade du rez-de-chaussée.

   a) Les aménagements qui ne contribuent pas à l'activité et à l'animation du domaine public doivent être réalisés à l'écart de la façade des bâtiments. Il peut s'agir par exemple des bureaux

   b) Les entrées de garage de stationnement et les installations de chargement seront, dans la mesure du possible, aménagées sur un mur différent de celui de la façade du bâtiment principal et seront accessibles à partir d'une rue latérale. Le stationnement résidentiel, le stationnement des bureaux et les installations de chargement se partageront le même bateau de trottoir et le même point d'accès, sauf si l'on démontre que cette structure est impossible à concevoir. La largeur des portes de garage et des quais de chargement et le bateau de trottoir correspondant doivent être limités au strict minimum. Les retours de trottoir menant aux portes de garage et aux portes des quais de chargement ne sont pas autorisés; les voies d'accès des véhicules traversant un trottoir public doivent être conçues pour préserver le trottoir de niveau et pour donner la priorité absolue à la sécurité des piétons. Les panneaux indicateurs obligeront les automobilistes à céder le passage aux piétons sur les trottoirs.

2.4 Couloirs

5) Les couloirs seront conformes à la section 6.2 (Couloirs) du volume 1 du Plan officiel.

2.5 Les parcs et les espaces verts passifs

6) Les parcs seront conformes au volume 1 du Plan officiel.

2.6 Aménagements institutionnels

7) Les zones portant la désignation d'aménagements institutionnels correspondent aux lieux dans lesquels ces aménagements existent et continueront d'être autorisées.

Section 3 : Politiques générales

3.1 Forme bâtie

L'aménagement du cœur et de l'est du centre-ville contribuera à une vie urbaine active et favorisera la commodité des piétons grâce à sa conception, à sa fonction et à son activité.

1) Les travaux d'aménagement apporteront une contribution positive à l'ensemble du domaine public voisin. Ils devraient optimiser l'activité visible depuis le domaine public et l'activité donnant facilement accès à ce domaine. Les mesures comprennent entre autres :

   a) des entrées principales fonctionnelles directement accessibles depuis le domaine public pour chaque logement ou établissement du rez-de-chaussée. Pour plus de précision, il s'agit des logements, des établissements de détail et des bureaux;

   b) des zones d'agrément intérieures et extérieures, dans la mesure du possible. Ces zones sont destinées à encourager les gens à s'attarder dans le domaine public ou dans le champ de vision de ce domaine. Les terrasses, les porches, les atriums et les perrons, entre autres, en sont des exemples;

   c) l'articulation des étages inférieurs selon un degré élevé de transparence et de perméabilité fonctionnelle;

   d) sans égard aux politiques 1) b) et 1) f) de la section 3.1 (Forme bâtie), les logements situés au rez-de-chaussée ou non loin du rez-de-chaussée et leurs aires de commodité extérieures privées doivent offrir un degré confortable d'intimité, en facilitant l'interaction avec le domaine public;

   e) l'absence de murs aveugles ou les modèles de conception qui ne contribuent pas à l'activité du domaine public. En particulier, les magasins de détail ne pourront pas bloquer, ni couvrir les fenêtres ou les portes transparentes avec des affiches, du verre opaque, l'arrière des étagères ou tout ce qui empêche de voir parfaitement et clairement l'intérieur de l'établissement depuis le trottoir; toutefois, les fenêtres peuvent être recouvertes à concurrence de 10 % par des affiches ou des publicités temporaires;

   f) la variété visuelle et fonctionnelle depuis le trottoir. La largeur des façades au niveau de la rue pour les différents établissements non résidentiels doit être étroite;

   g) l'intégration des œuvres d'art dans le domaine public dans toute la mesure du possible;

h) les bâtiments doivent donner sur toutes les rues voisines;

i) les aménagements automobiles doivent réduire le plus possible tous les impacts visuels et fonctionnels sur le domaine public;

j) conformément à la politique 1) i) de la section 3.1 (Forme bâtie), le stationnement de surface et les surfaces appelées à servir de places de stationnement en face des bâtiments sont interdits;

k) il faut prévoir des marges de reculement plus importantes devant les bâtiments occupant une grande partie d'un quadrilatère. La marge de reculement sera consacrée à l'élargissement des aménagements prévus pour les piétons et pour le domaine public.

2) Les travaux d'aménagement assureront la continuité des façades actives le long du rez-de-chaussée donnant sur tous les couloirs. Il s'agit entre autres des entrées principales fonctionnelles directement accessibles depuis le domaine public pour chaque établissement du rez-de-chaussée. Pour plus de précisions, il s'agit entre autres des logements, des commerces de détail et des bureaux.

3) Conformément à la politique 2) de la section 3.1 (Construction), des façades continues au rez-de-chaussée des commerces de détail et des bureaux accessibles au public depuis la rue seront aménagés sur toute la longueur de la rue Rideau, de la rue Bank et de la rue Elgin (au nord de la rue McLeod). Les locaux de commodités ou les autres types d'espaces comparables réservés aux résidents d'un bâtiment ne seront pas autorisés sur la longueur des façades de la rue principale.

4) Dans les cas où il n'y a pas de marge de reculement par rapport au domaine public ou que cette marge de reculement est modeste, il faut généralement prévoir une protection continue et substantielle contre les intempéries pour les piétons le long de la façade. Ces marges de reculement constituent un prolongement fluide du domaine piétonnier de la rue. Si on a prévu des colonnades ou des porte-à-faux, la hauteur minimum de ces espaces est de 2 étages. Des infrastructures de protection contre les intempéries assureront une visibilité maximum pour les façades et une empreinte minimum au sol. Ces infrastructures ne devraient pas être nécessaires au-dessus des logements ou dans les cas où elles sont en conflit avec des considérations patrimoniales. Veuillez consulter la section 3.2.12 de l'étude « Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa ».

5) Une grande partie du cœur et de l'est du centre-ville se trouve dans la zone prioritaire de conception définie dans le Plan officiel. Tous les nouveaux aménagements réalisés dans cette zone doivent être soumis à l'examen de la conception du Comité

d'examen du design urbain de la Ville, en tenant compte du processus et des exemptions définis pour ce comité.

3.2 Domaine public

Les infrastructures des loisirs actifs constituent une priorité dans le cœur et l'est du centre-ville. En plus de préserver, d'accroître, d'étendre et d'améliorer les infrastructures existantes, la Ville fournira les infrastructures pour répondre aux besoins projetés en loisirs.

6) Les études de planification, les plans locaux et la justification de la planification, à déposer avec les demandes d'aménagement, tiendront compte des impératifs accrus imposés aux parcs et aux infrastructures récréatives en raison de l'accroissement de la population dans la foulée des travaux d'aménagement.

7) La Stratégie des parcs urbains et le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs, les plans de conception communautaire existants et les politiques sectorielles de ce plan secondaire peuvent orienter l'implantation des investissements, en plus des parcs indiqués dans les politiques spécifiques de la section 4 (Politiques sur les secteurs pittoresques) de ce plan secondaire. La Ville pourra se pencher sur l'acquisition et la création de nouveaux parcs, en plus des parcs indiqués, sans apporter de modification à ce plan secondaire.

8) L'évolution de la population et de sa composition entrera en ligne de compte dans l'aménagement des nouveaux parcs et des parcs existants.

9) Dans le cœur et l'est du centre-ville, on donne la préférence aux terrains destinés à l'aménagement de nouveaux parcs. S'il n'y a pas de terrain approprié qui est disponible, les directions générales responsables de la planification et des loisirs doivent optimiser le cycle de la durée utile et la compensation financière des terrains à vocation de parc afin d'aménager des parcs, des infrastructures de loisirs communautaires et des points de rassemblement améliorés.

10) Les stratégies suivantes sont éminemment pertinentes pour le cœur et l'est du centre-ville :

a) Tenir compte des propriétés appartenant à la Ville, dont celles que l'on envisage de céder, pour aménager de nouveaux parcs. Les infrastructures de stationnement en sont un exemple notable;

b) Recenser et étudier les emprises publiques, les voies de circulation, les tronçons de route sous-utilisés et les autres espaces automobiles pour y aménager éventuellement des parcs. Ils ne font pas partie des terrains réservés à la

vocation de parc, à moins de mener le processus de conversion de l'emprise pour en faire un parc (demande de fermeture de rues);

c) La Ville interdira l'aménagement de terrains de stationnement en surface sur les terrains nouvellement inoccupés et exigera plutôt que ces terrains soient paysagés comme il se doit et accessibles au public pour la durée intermédiaire comprise entre la démolition et le réaménagement.

3.3 Mobilité

La Ville donnera la priorité aux modes de transport durables (à pied, à vélo et dans les transports en commun), ce qui en fera le moyen le plus pratique et le plus confortable accès au cœur et à l'est du centre-ville pour les déplacements. L'expérience piétonnière est essentielle à l'animation des rues et à la vivabilité de l'environnement urbain. Il en sera tenu compte dans l'affectation de la superficie des emprises, dans les infrastructures, dans les travaux d'aménagement et dans les autres initiatives pertinentes. L'achalandage automobile et les infrastructures routières seront réduits pour permettre de réaliser ces objectifs. La Ville doit promouvoir d'autres initiatives favorisant le basculement dans les modes de transport durables (comme le vélopartage, les rues à circulation lente et la modération de la circulation) et en surveillera l'avancement à intervalles réguliers.

3.3.1 Emprises

11) Les rues seront conçues pour privilégier la sécurité, la commodité et le confort des piétons, puis des cyclistes et des usagers des transports en commun. Dans les zones dans lesquelles les automobilistes peuvent circuler, ces questions ne seront pas prioritaires, et il faudra réduire le plus possible l'achalandage automobile.

a) Il faut consacrer le plus possible la superficie de l'emprise à des modes de transport durables et aux infrastructures du domaine public;

b) Les voies et les infrastructures automobiles seront aménagées selon la norme la plus comprimée.

12) La Ville donnera la priorité à la limitation ou à la suppression de l'achalandage des véhicules à moteur et des infrastructures automobiles dans les cas où ils risquent de nuire à la sécurité, au confort ou à la commodité des piétons, des cyclistes ou des usagers des transports en commun, ou encore dans les cas où les opérations de transport en commun sont mises à rude épreuve par l'achalandage excessif des voitures particulières.

13) La Ville veillera à ce que la vitesse des véhicules soit compatible avec les objectifs du transect du cœur du centre-ville, qui consistent à donner la priorité aux

déplacements sûrs et pratiques des piétons et des cyclistes et à favoriser l'animation des rues. Pour se conformer à ces politiques, la Ville fixera à 30 km/h ou moins les vitesses affichées dans le plus grand nombre possible de rues. Elle doit envisager d'abaisser la vitesse dans les zones très achalandées par les et les cyclistes. La vitesse maximum doit être renforcée grâce à la conception de l'emprise au moment de la réfection des rues et dans l'application des mesures provisoires de modération de la circulation.

14) On élargira l'emprise conformément à la protection des emprises pour améliorer le paysage urbain et répondre aux besoins des piétons et des cyclistes. Des trottoirs plus larges, des stationnements pour bicyclettes, des arbres de rue et des mini-parcs en sont des exemples. Ces espaces ne devront pas servir à agrandir les infrastructures automobiles. Les triangles de visibilité d'angle ne seront plus nécessaires, sauf si l'on démontre qu'il est impossible d'implanter les infrastructures de signalisation ou autres infrastructures de manière satisfaisante afin de maintenir l'achalandage piétonnier sur les trottoirs. L'installation d'une infrastructure murale par convention avec les propriétaires fonciers voisins est jugée préférable à l'acquisition des terrains.

3.3.2 Aménagement

15) La Ville veillera à ce que les résidents, les visiteurs et les navetteurs puissent compter sur un nombre considérable de places de stationnement protégées pour les vélos. Pour plus de précision, les infrastructures protégées ne comprennent pas les espaces en plein air. Les mesures adoptées consistent entre autres à :

a) collaborer, dans le réaménagement, avec les propriétaires privés et les autres parties prenantes pour ajouter des places de stationnement protégées pour les vélos dans les infrastructures existantes. Il peut s'agir par exemple convertir des places de stationnement auparavant prévues pour les véhicules à moteur;

b) exiger l'installation d'infrastructures protégées accessibles au public dans les nouveaux aménagements et dans les infrastructures publiques;

c) recenser attentivement les possibilités d'aménager des infrastructures de stationnement protégées pour les vélos.

16) La Ville procédera éventuellement à l'inventaire des places de stationnement public des véhicules à moteur et des vélos et en analysera l'utilisation actuelle. À mesure de la transformation de la zone, la Ville doit surveiller les changements dans l'offre et la demande de places de stationnement public. La tarification du stationnement sur rue et du stationnement public sera revue à intervalles pour répondre à la demande et pour justifier le basculement dans les modes de transport durables.

17) Les travaux d'aménagement permettront d'implanter les infrastructures de chargement et d'accès automobile d'une manière à ne pas nuire aux modes de transport durable ou à ne pas gêner le transport durable. Dans la mesure du possible, les infrastructures doivent être accessibles à partir de l'enveloppe du bâtiment, et non de l'emprise.

a) Les infrastructures d'accès automobiles, de stationnement et de chargement ne sont pas autorisées à partir des couloirs. Les accès existants seront supprimés au moment des travaux d'aménagement. On peut consentir des exceptions dans les cas où un lot ne donne sur aucune autre rue et qu'il n'y a pas d'autre voie d'accès pour les véhicules. Dans ce cas, les dimensions des voies d'accès doivent être réduites au minimum absolu, et il faut en diminuer le plus possible la visibilité depuis le domaine public.

b) Pour donner suite à la politique 17) a) ci-dessus dans la section 3.3 (Mobilité), les exceptions ne sont pas autorisées sur la rue Bank, la rue Sparks, la rue Rideau et la rue Elgin dans les cas où ces infrastructures n'existent pas déjà. Les nouvelles approches privées ne sont pas autorisées sur ces rues.

18) Les travaux d'aménagement visent à réduire le plus possible les infrastructures prévues pour le stationnement des véhicules à moteur. Il faut donner la priorité aux solutions de rechange, au lieu d'augmenter l'offre de places de stationnement. Le partage des infrastructures existantes non loin à pied et les différentes stratégies de gestion de la demande de transport sont des exemples de solutions de rechange. Dans le Règlement de zonage, il faut revoir la limite maximum des places de stationnement pour justifier les cibles modales du Plan directeur des transports de la Ville pour le secteur.

19) La Ville interdira les infrastructures de stationnement en face des bâtiments, notamment le stationnement dans les cours avant ou à tous les autres endroits très visibles depuis le domaine public. Dans les cas où ces infrastructures existent à l'heure actuelle, la Ville obligera à les enlever au moment des travaux de réaménagement ou en cas de changement de vocation.

20) La Ville peut exiger l'aménagement de parcours piétonniers accessibles publiquement dans les grandes parcelles à aménager afin d'améliorer la connectivité des modes de transport actifs, en particulier dans les alentours des stations de transport en commun et des sites en milieu de quadrilatère. Les parcours existants et projetés en milieu de quadrilatères doivent être étayés par des infrastructures de traversée des rues en milieu de quadrilatère pour les piétons. On décourage généralement les solutions de rechange destinées à remplacer les passages piétonniers hors sol et en sous-sol.

3.4 Patrimoine

21) Le cœur et l'est du centre-ville se distinguent par leur forte concentration d'édifices, de districts et de paysages patrimoniaux, dont ceux désignés en vertu des parties IV et V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine ou qui sont inscrits au Registre du patrimoine de la Ville. Les travaux d'aménagement doivent respecter le caractère patrimonial du secteur et, dans les cas où ils sont réalisés sur le site d'une ressource du patrimoine bâti ou non loin de là, les politiques de la section 4.5 (Le patrimoine culturel et l'archéologie) du volume 1 du Plan officiel.

22) Les travaux d'aménagement réalisés sur les propriétés désignées en vertu de la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, ainsi que les modifications apportées aux propriétés existantes et les nouveaux travaux de construction, doivent cadrer avec les politiques et les lignes directrices des plans de district de conservation du patrimoine suivants, le cas échéant : la rue Bank, Besserer-Wurtemburg, la colline de la Cathédrale, le centre-ville, l'avenue Daly, l'avenue King Edward, le parc Minto, Russell-Range, la Côte-de-Sable Ouest, la rue Sparks, Stewart-Wilbrod et l'avenue Sweetland. Il faudra déposer des demandes à caractère patrimonial pour les travaux d'aménagement à réaliser sur les propriétés situées dans les districts de conservation du patrimoine.

23) Une évaluation des répercussions patrimoniales peut se révéler nécessaire dans le cadre d'une demande complète, lorsque les travaux d'aménagement pourraient avoir une incidence défavorable sur une ressource du patrimoine culturel et que les travaux se déroulent sur une propriété qui s'étend sur le périmètre ou qui se trouve à moins de 30 mètres du périmètre :

a) d'une propriété qui comprend un édifice patrimonial désigné individuellement (selon la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario);

b) d'un district de conservation du patrimoine (selon la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario);

c) d'un bien patrimonial provincial ou fédéral;

d) d'un lieu historique national;

e) du canal Rideau (site du patrimoine mondial de l'UNESCO);

f) d'un bien inscrit au registre du patrimoine.

24) La Ville doit mettre à jour le Plan du district de conservation du patrimoine du centre-ville conformément aux exigences de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, en tenant compte des éléments suivants :

a) la diversité des bâtiments dans le district de conservation du patrimoine du centre-ville (DCPC) existant et l'objectif du Plan officiel qui consiste à tenir compte de la croissance de la population et des nouveaux bâtiments contemporains du DCPC, en plus d'élaborer des lignes directrices adaptées aux aménagements intercalaires;

b) les descriptions et les lignes directrices plus complètes pour les différents bâtiments et paysages urbains;

c) les directives architecturales pour les nouveaux bâtiments et les annexes des bâtiments existants;

d) les modifications du périmètre actuel du DCPC si l'on juge que c'est approprié selon les résultats de l'étude.

25) La Ville doit se pencher sur la désignation appropriée des édifices patrimoniaux et des zones patrimoniales non désignés.

3.5 Esthétique urbaine

26) Tous les travaux d'aménagement se déroulant dans les secteurs prioritaires de conception de l'annexe C7A du Plan officiel sont soumis à l'examen de la conception du Comité d'examen du design urbain de la Ville, ainsi qu'au processus et aux exemptions indiqués pour le Comité.

27) Le Comité d'examen du design urbain reverra les modifications du Plan officiel, les modifications du Règlement de zonage et les demandes de réglementation du plan d'implantation liées aux bâtiments de moyenne hauteur, de grande hauteur et de 41 étages et plus dans les périmètres du Plan secondaire jusqu'à ce qu'on mette à jour son mandat, ce qui permettra de donner des directives plus précises sur le rôle de ce comité dans ce secteur.

Section 4 : Politiques pour les secteurs pittoresques

Ces politiques augmentent les politiques générales du Plan secondaire en leur apportant des détails propres à la localité. Il faut les lire de concert avec les politiques générales. Non loin de la limite entre deux secteurs ou plus, il peut se révéler nécessaire de tenir compte des politiques des secteurs voisins pour assurer une bonne transition avec ces secteurs.

4.1 Haute-Ville

4.1.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique au secteur de la Haute-Ville représenté dans l'annexe A (Secteurs pittoresques). Elle est généralement cernée par la rue Lyon, la rue Sparks, la rue Bay, la rue Wellington, la rue Commissioner et la rue Albert. Elle exclut les parcelles qui font partie du secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération.

4.1.2 Mobilité

1) La Ville tiendra compte de la priorité donnée à la mobilité durable dans le cœur et l’est du centre-ville, notamment en prévoyant un système pour les déplacements entre bas et le haut de la falaise du parc Bronson, en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer facilement entre les plaines LeBreton et la Haute-Ville. Un ascenseur public en serait un exemple.

4.2 Escarpement

4.2.1 Plan de conception communautaire

Cette sous-section applique les composants nécessaires du Plan de conception communautaire (PCC) du district de la zone de l'escarpement. Le PCC du Plan du district de la zone de l’escarpement comprend les descriptions détaillées de l’aménagement du territoire et les lignes directrices de la conception, qui donnent plus de détails et de directives pour les travaux d’aménagement et leur évaluation. Cette sous-section doit être lue de concert avec le PCC du Plan du district de la zone de l’escarpement.

4.2.2 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique à la zone de l'escarpement reproduite dans l'annexe A (Secteurs pittoresques). Elle est généralement cernée par la rue Booth, par l'aqueduc, par la rue Commissioner, par la rue Albert, par la rue Bay, par l'avenue Laurier, par l'avenue Bronson et par les rues Slater et Albert.

4.2.3 Aménagement du territoire et forme bâtie

2) L'aménagement de la zone d'escarpement tient compte des principes de la conception exprimés dans le PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement. Les travaux d'aménagement doivent :

a) être conçus selon les principes des tours de pointe avec des podiums et une séparation suffisante entre les tours, soit au moins 20 m;

b) prévoir des marges de reculement (d'au moins 3 m) par rapport aux trottoirs environnants pour les besoins de l'amélioration du domaine public.

4.2.4 Domaine public

3) La Ville aménagera de nouveaux parcs, selon les modalités exposées dans le PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement. Elle doit :

a) faire l'acquisition des terrains nécessaires pour créer un nouveau parc de 0,8 hectare dans la partie ouest du quadrilatère cerné par l'avenue Bronson, par la rue Slater, par la rue Bay et par l'avenue Laurier, selon les modalités exposées dans la section 5 du PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement. L'intégration des aménagements et des infrastructures proposés dans le PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement doit entrer en ligne de compte dans la conception de ce parc;

b) améliorer les infrastructures récréatives du parc de l'escarpement (parc Bronson), au 506, rue Commissioner;

4) Aménager les infrastructures du parc au 84, avenue Bronson, propriété de la Commission de la capitale nationale. Veuillez consulter les politiques du PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement.

4.2.5 Mobilité

5) La Ville tiendra compte de la politique sur la priorité donnée à la mobilité dans la zone de l'escarpement dans le cœur et l'est du centre-ville, notamment :

a) en faisant l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement de ruelles piétonnières en milieu de quadrilatère dans le sens nord-sud depuis la rue Albert jusqu'à l'avenue Laurier, en milieu de quadrilatère entre l'avenue Bronson et la rue Bay, selon les modalités exposées dans la section 5 du PCC du Plan du district de la zone de l'escarpement. Ces ruelles piétonnières permettront aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans tout le district et constitueront une adresse municipale pour la lisière ouest du nouvel aménagement intercalaire résidentiel. Entre la rue Slater et l'avenue Laurier, les ruelles définiront la lisière est du parc central et constitueront des moyens d'accès et de transition pour les

nouveaux aménagements résidentiels. À la fin des travaux, ces ruelles deviendront des emprises municipales. Elles ne seront pas aménagées en parcs;

b) en améliorant le paysage de rue pour donner la priorité aux piétons et aux cyclistes dans leurs déplacements aux principales intersections, par exemple à l'angle de la rue Albert et de la rue Slater au niveau de l'avenue Bronson.

4.3 Cœur du centre-ville

4.3.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique à la zone centrale représentée dans l'annexe A (Secteurs pittoresques). Elle est généralement cernée par la rue Sparks, la rue Elgin, la rue Lisgar, la rue Metcalfe, la rue Gloucester et la rue Lyon. Elle exclut les parcelles qui font partie du secteur spécial du canal Rideau et du secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération.

4.3.2 Aménagement du territoire et forme bâtie

6) Le cœur du centre-ville se veut le point de mire principal de l'activité dans le territoire de la Ville et dans le cœur du centre-ville métropolitain. Les travaux d'aménagement doivent :

a) être conçus pour optimiser l'activité dans le domaine public, pour donner accès à ce domaine et pour être visibles à partir de ce domaine;

b) prévoir des façades actives continues et des aménagements actifs le long de toutes les rues.

4.3.3 Domaine public

7) La Ville devrait exiger l'inclusion de parcs dans les nouveaux développements, comme le prévoient la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa et la Stratégie sur les parcs urbains. La Ville identifiera les emplacements potentiels pour les nouveaux parcs et s'efforcera d'en faire l'acquisition à cette fin.

4.3.4 Mobilité

8) La Ville exigera une largeur minimale de trottoir de 3 mètres le long de toutes les rues, conformément à l'étude « Le centre-ville en action : transformer les rues d'Ottawa ». Cette largeur peut être augmentée sans modification.

4.4 Centre-ville

4.4.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique à la zone du centre-ville telle qu'elle figure à l'annexe A (Secteurs pittoresques). Il est généralement délimité au nord par les rues Gloucester et Lisgar, à l'est par le canal Rideau, au sud par l'autoroute Queensway et à l'ouest par l'avenue Bronson.

4.4.2 Objet et structure de la présente sous-section

L'objectif de cette sous-section est d'établir un ensemble complet de politiques pour guider la croissance et le changement futurs dans le centre-ville. Elle s'appuie sur le Plan de conception communautaire (PCC) du centre-ville, qui traduit de nombreux aspects clés du PCC du centre-ville en politique statutaire.

Les sous-paragraphes 4.4.3 (Vision) et 4.4.4 (Principes et objectifs) de ce plan secondaire, jettent les bases du centre-ville, avec une déclaration de vision et un ensemble de principes généraux. Le sous-paragraphe 4.4.4 (Principes et objectifs) de cette sous-section identifie également les objectifs généraux du Centre-ville en vertu de chaque principe. Les politiques du centre-ville relatives à la mobilité, au domaine public, au patrimoine, au logement, à l'aménagement et au développement du site sont présentées dans les sections 4.4.5 à 4.4.9 de ce plan secondaire. Cette sous-section se termine par les politiques destinées à assurer l'interprétation (sous-paragraphe 4.4.10) et à guider sa mise en œuvre (sous-paragraphe 4.4.11).

Lors de l'examen et de la préparation des propositions de nouveaux développements et d'autres améliorations physiques dans le centre-ville, y compris les projets publics, les promoteurs doivent examiner tous les paragraphes de cette sous-section, les politiques générales de ce plan secondaire, en plus du PCC du centre-ville et des politiques applicables dans le volume 1 du Plan officiel.

4.4.3 Vision

Pendant le premier tiers du XXe siècle, le quartier du centre-ville a vu sa population croître et son environnement évoluer, ce qui a réaffirmé son caractère plus fondamentalement urbain que jamais et lui a conféré une qualité de vie sans pareille. Le quartier attire des gens de tous horizons en raison de son emplacement en plein cœur de la Ville, de la variété de ses entreprises et services, du fort sentiment d'appartenance à la collectivité qu'il suscite, de ses éléments patrimoniaux uniques et de son milieu bâti qui ne cesse de s'embellir. Le centre-ville continue d'être l'une des collectivités polyvalentes les plus diverses et florissantes d'Ottawa.

Architecturalement, le centre-ville est devenu une vitrine de l'esthétique inventive et élégante. Les édifices patrimoniaux sont des infrastructures consacrées dans la collectivité, sont attentivement préservés et ingénieusement réutilisés et sont fréquemment intégrés dans les nouveaux projets d'aménagement. Dans le même

temps, on a construit de nouveaux bâtiments de toutes les formes et de les toutes tailles, pour répondre aux besoins des quartiers et du contexte du centre-ville. La variété qui en découle renforce l'identité du centre-ville comme lieu qui valorise son passé et qui maîtrise son avenir.

L'aménagement de plus vastes espaces pour les piétons et les cyclistes a transformé les routes achalandées en lieux publics qui soudent les différents secteurs de la collectivité. Les rues calmes, les paysages de rue plus verts et les parcs exceptionnels ont aussi amélioré l'image générale du centre-ville. Les paysages urbains du patrimoine et les différents édifices ont été préservés et optimisés.

La rue Metcalfe a fait peau neuve : elle est devenue un élégant boulevard vert qui fait harmonieusement le pont entre les sphères municipale et fédérale. Le Musée canadien de la nature fait toujours la fierté du quartier du centre-ville, où il jouit d'une visibilité accrue et attire encore plus de visiteurs. Les parterres verdoyants du Musée ont été élargis pour embellir son milieu environnant et d'innombrables activités communautaires y sont organisées tout au long de l'année. Les parcs urbains revitalisés du quartier du centre-ville et les deux nouveaux parcs sont très populaires auprès du nombre croissant de familles et d'enfants qui recherchent des lieux sécuritaires où s'amuser.

Soucieux d'acheter des produits locaux, de consommer des aliments cultivés localement et d'œuvrer dans leur localité, les résidents de plus en plus nombreux du quartier du centre-ville ont insufflé une nouvelle vie aux entreprises des rues Bank et Elgin. De même, le Village Somerset a pris de l'expansion et l'avenue Gladstone est maintenant une destination de choix pour les entreprises créatives, attirées par la transformation de garages et de bâtiments anciennement affectés à l'industrie légère en ateliers, espaces muséaux et autres vocations commerciales.

Le centre-ville a continué d'évoluer en tant que collectivité complète qui en optimise la centralité. On y trouve une vaste gamme de types d'habitations, y compris des logements abordables. La majorité des résidents n'ont pas besoin d'utiliser leur véhicule pour effectuer leurs principaux déplacements : ils vont travailler à pied, à vélo ou en transport en commun, notamment pour se rendre dans les parcs, les écoles, les boutiques, les services et les activités culturelles : tous les principaux éléments de la vie urbaine de qualité sont faciles d'accès à pied.

4.4.4 Principes et objectifs

Les sept principes essentiels suivants découlent de la vision du centre-ville et constituent le fondement de ce secteur pittoresque. Ils confirment que le centre-ville est non seulement l'une des plus anciennes collectivités établies à Ottawa, grâce aux nombreuses ressources importantes du patrimoine bâti, mais aussi un secteur urbain

qui continuera d'évoluer pour accueillir en plus grand nombre les résidents, les commerces et les entreprises.

Les principes suivants se renforcent réciproquement, et aucun n'est plus important qu'un autre. Ils établissent les objectifs prépondérants du centre-ville, et chacun constitue le point de départ des objectifs plus précis.

1. Préserver et respecter le caractère des quartiers du centre-ville

Le caractère patrimonial du centre-ville est essentiel à son attrait comme milieu où habiter, travailler, faire des courses et visiter. Les quartiers de faible hauteur situés essentiellement à l'ouest de la rue Kent et à l'est de la rue Elgin ont tous la même configuration, la même forme et la même qualité architecturale de logements, qu'il faut préserver dans toute la mesure du possible, et les nouveaux travaux d'aménagement doivent s'harmoniser lorsqu'on les voit depuis le domaine public.

Une densification harmonieuse est prévue dans ces secteurs, et les nouveaux aménagements, les réaménagements adaptatifs ou les travaux de modification apportés aux édifices existants devraient en renforcer le caractère patrimonial établi.

Le cœur du centre du centre-ville, essentiellement compris entre la rue Kent et la rue Elgin et entre la rue Lisgar et la rue Argyle, est le district de conservation du patrimoine du centre-ville. Ce district comprend les rues principales historiques Bank et Elgin, ainsi que le Musée canadien de la nature. Il s'agit d'un quartier dynamique, polyvalent et diversifié. Puisque cette zone continue d'évoluer, il sera essentiel d'en préserver la valeur de patrimoine culturel.

Objectifs :

- Protéger les édifices à valeur de patrimoine culturel, les paysages urbains à caractère patrimonial et les secteurs ayant valeur de patrimoine.
- Réaménager, préserver et réutiliser les édifices à valeur patrimoniale.
- Assurer la compatibilité avec le caractère des quartiers et des rues principales.
- Préserver les styles d'architecture irremplaçables et valorisés.

2. Accueillir davantage de résidents

L'augmentation du nombre de résidents du quartier du centre-ville fortifiera l'économie locale, étayera les investissements dans les transports en commun et permettra à la Ville de réaliser ses objectifs plus vastes dans sa viabilité. La construction de nouveaux immeubles pour loger plus de résidents viendra remailler le tissu urbain du quartier du centre-ville, en optimisant l'aménagement du territoire et en créant des paysages urbains plus attrayants.

Tous les quartiers du centre-ville pourront s'adapter à la croissance à différents degrés. Dans la plupart des cas, cette croissance se déroulera dans le secteur nord, dans lequel il existe déjà des aménagements de grande densité, ainsi que dans le couloir de la rue Catherine. La croissance continuera aussi de se dérouler dans le cadre de l'aménagement de bâtiments essentiellement de moyenne hauteur dans le secteur central du centre-ville. Les quartiers de faible hauteur existants pourront connaître un niveau sensible de croissance intercalaire en raison des projets de réaménagement à petite échelle et de faible hauteur, de la construction d'immeubles d'appartements secondaires et de la conversion de maisons, par exemple.

Objectifs :

- Atteindre une cible minimum de densification de 10 000 nouveaux résidents.
- Cibler les grands projets de densification dans les secteurs dans lesquels ils auront des répercussions négatives minimes sur les quartiers de faible hauteur, qui sont généralement implantés à l'est de la rue Elgin et à l'ouest de la rue Kent (notamment les propriétés situées au sud de la rue James jusqu'à l'ouest de la rue Bank).
- Veiller à ce que la densification des districts de conservation du patrimoine (DCP) cadre avec l'étude du DCP et le plan applicable du DCP.
- S'assurer que les services publics et les services municipaux permettent d'atteindre la cible de densification.
- Prévoir des infrastructures et des programmes éducatifs, récréatifs, sociaux et culturels suffisants pour tous les résidents.

3. Accueillir une population diversifiée

Le quartier du centre-ville abrite l'une des collectivités les plus diversifiées d'Ottawa du point de vue social et culturel. Situé au centre-ville, il fournit un bon accès au transport en commun et aux services en plus d'offrir plusieurs types d'habitations aux ménages de toute situation économique, des maisons unifamiliales aux studios. Au fil de son évolution et de sa croissance, le quartier du centre-ville doit continuer d'offrir un vaste choix d'habitations et comporter une grande proportion de logements abordables. Le centre-ville doit continuer de réunir une collectivité culturellement diverse et dynamique dans un environnement urbain inclusif.

Objectifs :

- Veiller à ce que l'offre de nouveaux logements présente une variété de types et de tailles d'habitations, pouvant notamment convenir à des ménages avec enfants.

- Offrir des logements adaptés aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées, aux familles monoparentales et aux autres groupes ayant des besoins particuliers.
- Maintenir une offre adéquate de logements abordables.
- Améliorer la protection des logements locatifs actuels.
- Fournir des installations éducatives, récréatives, sociales et culturelles adéquates et des activités convenant à tous les résidents.
- Promouvoir l'équité et l'inclusion en consacrant, en protégeant et en saluant les sites à caractère patrimonial liés aux diverses expériences historiques du centre-ville, dont celles qui sont associées aux communautés LGBTQ2, autochtones et des minorités visibles.

4. Intensifier et favoriser les activités commerciales

Les rues Bank et Elgin sont de bons exemples de rues principales prospères du quartier. Le Village Somerset est maintenant une destination de choix pour les restaurateurs. C'est pourquoi on voit s'installer de petites entreprises commerciales dans les résidences historiques au sud de la rue Somerset et de part et d'autre de la rue Bank. Encourager les investissements commerciaux qui respectent le caractère patrimonial de la zone permettra de garantir que les rues Bank et Elgin, ainsi que les rues principales secondaires, comme Somerset et Gladstone, prospéreront. Le réaménagement des bâtiments patrimoniaux garantira leur viabilité à long terme. Lorsque le quartier du centre-ville est prospère, qu'il compte des commerces de détail, de petites entreprises de service et des bureaux pour professionnels, il devient un lieu propice à la croissance de la population et de l'emploi dans le secteur élargi du centre-ville d'Ottawa.

Objectifs :

- Attirer davantage de petites entreprises dans les secteurs polyvalents.
- Construire sur les terrains intercalaires des rues Bank et Elgin des édifices polyvalents afin de consolider le caractère piétonnier des rues.
- Attirer davantage de commerces de détail et de petits bureaux dans les édifices existants ou nouvellement construits sur la rue Somerset et l'avenue Gladstone.
- Adapter à tous les résidents les installations institutionnelles, culturelles et communautaires qui viennent compléter, ou du moins qui sont compatibles avec, les aménagements environnants.

Aménager des studios et des ateliers pour les travailleurs résidents.

5. Améliorer le domaine public

Le quartier du centre-ville compte des couloirs et quelques espaces verts distinctifs, tels que les parcs Dundonald et Minto. Toutefois, il faudrait rendre les rues nord-sud où la circulation est très dense mieux adaptées aux piétons et on relève un déficit de parcs publics et d'autres espaces verts publics. Comme la population du quartier prend de l'expansion, vieillit et se diversifie, la pression s'intensifiera sur les parcs et les installations communautaires.

La Ville a l'intention d'améliorer les paysages de rue et autres espaces publics dans le quartier du centre-ville dans le cadre de son plan d'investissement et de partenariats avec d'autres instances publiques et dans la création de nouvelles places publiques et de nouveaux lieux de rassemblement. De plus, elle recherchera et encouragera les possibilités d'aménager de nouveaux espaces publics ou d'autres installations communautaires sur des terrains non bâtis d'importance.

Objectifs :

- Accroître l'offre générale de parcs au quartier du centre-ville.
- Améliorer la qualité et la fonctionnalité des parcs actuels.
- Créer de nouvelles places urbaines, de nouveaux espaces publics et de nouveaux espaces publics appartenant à des intérêts privés.
- Améliorer le confort des piétons et l'image des rues principales.
- Faire de la rue Metcalfe un grand boulevard municipal et la voie d'accès à la Capitale nationale.
- Protéger et préserver les arbres et autres végétaux.
- Planter des arbres dans les parcs publics et les emprises.
- Aménager de nouvelles installations communautaires et culturelles pour satisfaire aux besoins des résidents et compléter les infrastructures culturelles actuelles.

6. Prioriser et améliorer l'utilisation de la marche, du vélo et des transports en commun

Grâce à ses rues disposées en quadrilatères et à ses aménagements polyvalents, le quartier du centre-ville est en général un lieu propice à la marche, en plus d'être bien desservi par les services de transport en commun. Néanmoins, sur certaines rues (comme les rues Kent, O'Connor et Metcalfe), la priorité a été accordée à la circulation automobile, ce qui complique les déplacements des piétons et des cyclistes et gêne la

mobilité dans le quartier. Une conversion graduelle permettant de transformer ces rues à sens unique en rues à double sens, de même que l'amélioration du paysage de rue, pourrait encourager les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, en plus de stimuler les investissements dans les propriétés privées adjacentes et de mieux relier les réseaux cyclables et piétonniers aux quartiers environnants et au réseau de sentiers de la Commission de la capitale nationale.

Objectifs :

- Réduire et réglementer l'utilisation des voitures.
- Fournir des équipements supplémentaires pour les modes de transport durables dans les couloirs du centre-ville et dans d'autres rues clés.
- Veiller à ce que des infrastructures piétonnières et cyclables de qualité soient mises en place dans le cadre de tout projet d'amélioration de la voirie.
- Prolonger le réseau de sentiers pédestres et les pistes cyclables dans le quartier du centre-ville et améliorer les liaisons vers les quartiers adjacents.
- Créer des rues artérielles qui privilégient les modes de transport durables, en particulier les piétons.
- Améliorer les services de transport en commun en fonction des besoins.
- Minimiser le flux et la vitesse du trafic dans les rues résidentielles et en atténuer les effets.
- Bonifier les programmes et les installations d'autopartage et de vélopartage.

7. Promouvoir l'excellence en matière de design

Le caractère historique du quartier du centre-ville témoigne de la valeur accordée à l'excellence de la conception. Au rythme de leur croissance, les collectivités devraient préserver et célébrer ces attraits exceptionnels tout en encourageant les projets d'aménagement porteurs d'une valeur patrimoniale. De même, il est primordial d'embellir les espaces publics.

Si l'excellence en matière de conception peut être le fruit de la créativité d'un architecte, d'un architecte-paysagiste, d'un ingénieur ou d'un artiste, il peut sans doute s'être inspiré du contexte et il puisera presque toujours à diverses sources, dont les collaborateurs et évaluateurs professionnels, usagers de la construction ou de l'espace, membres de la population. Guidée par les lignes directrices et d'autres recommandations du Plan de conception communautaire du centre-ville, la Ville veillera à ce que tout projet d'aménagement et d'immobilisation soit soumis à un rigoureux examen de conception.

Objectifs :

- Veiller à ce que tous les nouveaux projets d'aménagement soient bien conçus et construits à l'aide de matériaux durables de haute qualité.
- Veiller à ce que les nouveaux projets d'aménagement dans les quartiers établis respectent le caractère du secteur et s'y harmonisent.
- Accroître régulièrement le nombre de constructions satisfaisant aux normes élevées d'efficacité énergétique, de conception écologique et de bâtiments écologiques en général (comme ceux ayant obtenu la certification LEED®).
- Accroître régulièrement le nombre de projets dont l'excellence est reconnue par des regroupements de concepteurs professionnels.
- Veiller à ce que la collectivité s'engage dans les processus menant à de nouveaux projets d'aménagement d'envergure et qu'elle ait la possibilité de donner son avis sur la conception de nouveaux immeubles et projets publics.
- Respecter le caractère patrimonial des districts de conservation du patrimoine et des autres zones disposant de ressources en matière de patrimoine bâti. Les travaux d'aménagement respecteront les directives de la section 6.5 du PCC du centre-ville.

4.4.5 Mobilité

Le quartier du centre-ville est une communauté urbaine compacte, pourvue de rues en quadrilatères et bien desservie par les services de transport en commun. À ce titre, le quartier favorise les déplacements des marcheurs, des cyclistes et des usagers du transport en commun. Cependant, une grande partie du réseau est désignée comme faisant partie du réseau routier artériel et se concentre sur le soutien de la circulation des voitures entre le centre-ville d'Ottawa au nord et l'autoroute 417 au sud. Il est généralement admis que le flux de véhicules à travers le centre-ville restera faible, certaines zones connaissant des encombrements, en particulier aux heures de pointe. Néanmoins, l'un des objectifs de cette sous-section est de réduire l'utilisation et la vitesse des voitures et leurs impacts sur le quartier et de créer un environnement encore plus propice à l'utilisation d'alternatives à l'automobile. Cette sous-section encourage un programme de rues complètes pour le centre-ville. Les politiques de cette sous-section se concentrent sur les améliorations fonctionnelles visant à obtenir un réseau de mobilité plus équilibré dans le centre-ville. Les politiques connexes concernant d'autres améliorations des paysages de rue se trouvent dans la section 4.4.6 (Domaine public) de ce plan secondaire.

Transport en commun

9) La Ville maintiendra le niveau général de service de transport en commun dans le quartier du centre-ville, mais l'augmentera en fonction de la croissance démographique du secteur ou si le réseau de transport en commun de la Ville ne suffit plus à la demande.

10) La Ville s'emploiera activement à rendre les rues du quartier du centre-ville plus propices au transport en commun. Elle portera donc une attention particulière aux voies réservées au transport en commun, aux avancées de trottoir pour autobus et aux abribus et aires d'attente situés aux arrêts d'autobus.

Vélo et marche

11) Le prolongement du réseau cyclable et la mise à niveau d'autres infrastructures de cyclisme s'inspireront du Plan sur le cyclisme d'Ottawa et du Plan de conception communautaire du centre-ville. La Ville recherchera également d'autres moyens d'améliorer les liaisons entre les voies réservées aux cyclistes sur l'avenue Laurier et le réseau de sentiers de la Commission de la capitale nationale, en passant par l'autoroute Queensway et le canal Rideau.

12) La Ville s'emploiera activement à prévoir davantage de stationnements pour bicyclettes dans les grands projets d'aménagement et aux principales destinations dans le quartier du centre-ville, notamment au Centre communautaire Jack-Purcell, au parc Minto, au Musée canadien de la nature et en bordure des rues Bank et Elgin

13) La Ville s'appuiera sur le Plan de conception communautaire du centre-ville et sur les politiques de la section 4.4.6 (Paysages de rue) de ce plan secondaire lorsqu'elle améliorera le réseau piétonnier. Les rues Metcalfe, Elgin, O'Connor et Somerset, qui sont des « rues prioritaires aux piétons », seront visées en priorité. La Ville réaffectera l'espace et la priorité des emprises publiques pour mieux répondre aux besoins des piétons et des cyclistes, grâce à l'élargissement des boulevards pour les border de trottoirs et de plantations, l'aménagement de pistes cyclables et d'autres mesures énoncées dans le Plan de conception communautaire du centre-ville.

Réseau routier

14) La protection des emprises respectera le modèle d'aménagement actuel du quartier du centre-ville et s'appliquera au cas par cas. La toute première chose à considérer lors de la modification des emprises sera de préserver un mur de rue compatible ou une autre construction en façade. Dans les cas où un emplacement sur un lot d'angle, ou lorsqu'un bâtiment voisin est déjà en retrait, la norme de protection des emprises pourra être appliquée pour élargir la zone réservée aux piétons.

15) La Ville étudiera la possibilité de convertir en rues à double sens les grandes artères à sens unique du quartier du centre-ville qui favorisent la circulation aux heures de pointe dans le secteur. Cette conversion vise à améliorer la sécurité et le confort dans les modes de transport durables, à multiplier les choix de trajets, à faciliter l'orientation et à créer des lieux plus propices aux nouveaux aménagements. La première rue qui sera à l'étude sera la rue Metcalfe, suivie de la rue Lyon, puis des rues O'Connor et Kent. La conversion de la rue Metcalfe sera étudiée en même temps qu'un plan d'aménagement paysager pour l'îlot du Musée canadien de la nature.

4.4.6 Domaine public

Le domaine public du centre-ville comprend ses rues, ses ruelles, ses sentiers, ses parcs, ses installations de loisirs, ses écoles et autres institutions. L'accessibilité et la qualité des espaces publics sont essentielles à la qualité de vie de la population du quartier, qui se veut une communauté écologique où il fait bon vivre, de même qu'à la prospérité des entreprises qui y ont pignon sur rue.

Les politiques de la présente sous-section portent sur la préservation et l'amélioration des principaux éléments des espaces publics actuels du quartier et sur l'ajout d'autres éléments. Tout aussi importants, le PCC du centre-ville et les politiques ci-dessous soutiennent une stratégie visant à améliorer les parcs existants, à verdir les rues principales du centre-ville et à garantir la grande qualité des parcs grâce au réaménagement. En outre, les politiques de la sous-section 4.4.5 (Mobilité) de ce plan secondaire soulignent l'importance d'améliorer les connexions pour les piétons et les cyclistes au sein de la communauté et avec les zones environnantes avec les parcs et les équipements de loisirs.

Toute construction d'un immeuble de grande hauteur au 436, rue MacLaren, au 444, rue MacLaren et au 359, rue Kent doit comprendre un espace public appartenant à des intérêts privés d'au moins 525 mètres carrés. L'approbation d'un plan d'implantation sera requise pour un tel aménagement. (Règlement 2024-53)

Parcs et espace public appartenant à des intérêts privés (EPAIP)

16) Dans la foulée de la section 5 (Écologiser le centre-ville) du Plan de conception communautaire du centre-ville, la Ville mettra en œuvre un programme continu d'amélioration des parcs du quartier du centre-ville.

17) Les priorités pour les parcs ou les EPAIP doivent être prises en compte dans le cadre des demandes de planification le long de la rue Metcalfe.

18) Les priorités pour les améliorations dans les parcs existants comprennent le parc Jack-Purcell, le parc Dundonald et le parc McNabb, le parc St-Luke et le parc Minto.

19) La Ville poursuit l'acquisition et la création des nouveaux parcs, EPAIP et autres espaces publics identifiés conceptuellement sur l'annexe B (Plan de désignation) et l'annexe E (Écologiser le centre-ville) et décrits dans le PCC du centre-ville. L'acquisition et la programmation de ces secteurs nécessiteront un travail de coopération avec les organismes publics et les propriétaires fonciers privés. En plus des parcs identifiés sur l'annexe E (Écologiser le centre-ville), la Ville peut acquérir d'autres terrains pour les parcs sans modification de ce plan secondaire. Les bâtiments patrimoniaux désignés ne seront pas démolis lors de la création de nouveaux parcs.

20) ***Tout aménagement éventuel du 265, rue Catherine devra comprendre l'aménagement d'au moins cinquante-cinq pour cent de la superficie de lot en espace public appartenant à des intérêts privés, et d'au moins dix pour cent de la superficie de lot en parc public. L'approbation du plan d'implantation d'un tel aménagement devra être obtenue et la collectivité devra être consultée par la Ville dans le cadre de ce processus. (Règlement 2024-324)***

21) Les centres communautaires McNabb et Jack-Purcell seront conservés et, au besoin, dotés de nouvelles installations. La Ville étudiera la possibilité de créer un troisième centre communautaire dans la section nord du quartier afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs de ce secteur. La Ville recherchera aussi diverses occasions, notamment des partenariats avec des propriétaires privés et des promoteurs, d'acquérir d'autres espaces de rassemblement communautaire, des centres pour les jeunes et pour les aînés, ainsi que des espaces de loisirs en plein air comme des planchodromes et des terrains de basketball.

22) Afin de bonifier l'offre de parcs actuels et futurs, la Ville suivra le processus d'approbation des demandes d'aménagement pour assurer la présence de nouveaux parcs et de nouveaux EPAIP à différents endroits stratégiques dans tout le quartier du centre-ville. En général, les petits parcs et les EPAIP sont situés aux intersections, bien que les emplacements au milieu des quadrilatères soient également pris en compte. L'emplacement et la conception des petits parcs et des EPAIP doivent être guidés par le PCC du centre-ville.

23) La Ville, en collaboration avec la Commission de la capitale nationale, élaborera un plan de restauration de la voie d'accès de la rue Metcalfe et de l'îlot du Musée canadien de la nature, en vue d'améliorer de façon substantielle le paysage et l'accessibilité. Le plan visera :

a) l'élimination du tronçon sur la rue Metcalfe entre la rue McLeod et l'avenue Argyle pour créer un parc unifié;

b) le repaysagement du parc, en s'inspirant de son plan historique distinctif, en particulier le parterre ouest, selon des normes beaucoup plus élevées, conformément aux recommandations de l'étude menée en 2003 par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada;

c) l'aménagement spécial du panorama à l'intersection des rues Metcalfe et McLeod pour créer un lieu de rassemblement public à l'entrée principale du Musée;

d) la réfection de la rue Metcalfe en tant que boulevard urbain, notamment par la plantation d'arbres, un pavage distinctif, des dispositifs d'éclairage, un mobilier de rue coordonné et des mesures de modération de la circulation;

e) les occasions d'améliorer le réseau d'accès panoramique substitut à partir du Queensway et de la rue Elgin jusqu'à la promenade Reine-Elizabeth.

24) Le cas échéant, et dans le cadre de conventions en bonne et due forme dans les cas nécessaires, la Ville doit tâcher de s'assurer que les espaces ouverts des écoles, des églises et des immeubles de bureaux sont implantés et conçus pour l'agrément du grand public.

Services communautaires

25) La Ville est favorable au regroupement d'installations récréatives et sociales dans les centres communautaires. Ces centres peuvent également abriter des cliniques médicales et dentaires, des services de soutien psychologique, d'aide juridique, des services de garde d'enfants agréés, des services d'information et d'aide et tout autre type de service dont la prestation est plus pertinente au niveau local.

Paysages de rue

26) Conformément au Plan de conception communautaire du centre-ville, la Ville améliorera le panorama des artères suivantes, dans le cadre du budget d'immobilisations de tout programme de renouvellement des rues ou de l'infrastructure applicable à ces rues :

a) rue Elgin;

b) rue Catherine;

c) rue Metcalfe;

d) rue O'Connor;

e) rue Somerset;

f) avenue Gladstone;

g) rue Lyon.

27) Dans le cas des parcs de stationnement de surface qui bordent les emprises publiques ou empiètent sur ces dernières, la Ville recourra au processus de demande d'aménagement ou pourra utiliser tous les moyens mis à sa disposition pour éliminer les empiètements et rectifier les zones tampons des parcs de stationnement et des paysages de rue qui les bordent.

28) Les réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel, de même que les réseaux de communication, de télécommunication et de toute autre nature seront prolongés au besoin afin de desservir les nouveaux projets d'aménagement dans le quartier, en consultation avec le fournisseur de services publics. Afin d'embellir l'environnement physique du centre-ville, la Ville examinera la possibilité que ces réseaux soient installés sous terre et appuiera les travaux d'enfouissement des câbles et fils aériens partout où ce sera possible, conformément à la Politique sur le câblage souterrain de la Ville.

4.4.7 Patrimoine

Fort d'un riche patrimoine, le quartier du centre-ville est fortement prisé par les résidents, les propriétaires d'entreprise et les touristes. Ses édifices patrimoniaux, ses paysages de rue et ses quartiers sont essentiels au caractère actuel du centre-ville et devraient être protégés ainsi, même si le secteur compte de plus en plus d'édifices modernes. Les politiques qui suivent ont comme objectif de veiller à ce que les aspects les plus importants du patrimoine du quartier soient protégés, préservés et valorisés. Elles visent aussi à assurer que les projets de réaménagement proposent des bâtiments dont la conception et l'aménagement paysager sont en harmonie et en continuité avec le caractère des attraits patrimoniaux du voisinage et qu'ils sont conformes aux plans et politiques en vigueur en matière de patrimoine.

29) La Ville encouragera la revalorisation et la réaffectation des édifices patrimoniaux dans le quartier Centre-ville et étudiera de nouveaux leviers d'incitation financière dans le cadre d'un plan d'améliorations communautaires pour atteindre cet objectif.

30) En plus d'être assujettis aux lignes directrices sur la conception prévues dans le Plan du DCPC, le cas échéant, les nouveaux aménagements attenants à des édifices patrimoniaux et à des paysages de rue devront respecter les lignes directrices de la section 6.5 du Plan de conception communautaire du centre-ville.

4.4.8 Logement

La population du centre-ville devrait augmenter dans les décennies à venir, et un objectif clé de cette sous-section de ce secteur pittoresque est de s'assurer qu'il existe un large éventail de choix de logements pour les résidents actuels et futurs. Les politiques suivantes, qui font suite aux politiques de la section 4.2 (Logement) du volume 1 du Plan officiel visent cet objectif en portant plus précisément sur la question des logements abordables.

Logements abordables et subventionnés

31) La Ville doit inclure la fourniture de logements abordables et la conservation et le remplacement des logements locatifs conformément à la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel pour les retombées communautaires. Un fonds de logement abordable du centre-ville sera créé et financé conformément à la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel et par les contributions du Fonds de réserve des redevances d'aménagement.

32) La Ville travaillera avec des promoteurs privés afin d'instaurer des programmes d'accession à la propriété pour créer des logements en copropriété abordables.

33) Afin d'aider à régler le problème du manque de logements abordables pour un grand nombre de personnes et de familles, la Ville favorisera l'élaboration et la mise en place de mécanismes particuliers pour offrir un certain pourcentage de logements subventionnés aux personnes et aux familles à revenu faible ou moyen dans les nouveaux lotissements du quartier du centre-ville. Dans le but de favoriser la réalisation des objectifs du présent plan, la Ville pourrait également acquérir des logements existants ou regrouper des parcelles de terrains pour la construction de logements, lorsque les circonstances l'exigent, afin de promouvoir les objectifs de la présente sous-section.

Protection des immeubles locatifs

34) La Ville examinera les dispositions de la Loi sur les municipalités dans l'intention de durcir les politiques actuelles en matière de remplacement des logements locatifs, en portant une attention particulière au caractère abordable, au mode d'occupation, à la réglementation des loyers et à l'administration des logements.

35) Sans égard à la section 4.2.3 du Plan officiel, les édifices patrimoniaux désignés en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario et les édifices de catégorie 1 et 2 désignés en vertu de la partie V de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario ne seront pas exemptés de la politique de conversion en logements locatifs.

4.4.9 Aménagement du territoire et aménagement des sites

Les politiques de la présente sous-section sur les secteurs pittoresques concernent la façon dont le sol peut être utilisé et aménagé et découlent de l'annexe B (Plan de désignation) et de l'annexe C (Hauteurs maximums des immeubles).

Le quartier du centre-ville dans son ensemble est une collectivité polyvalente composée de secteurs ou de quartiers distincts, dont certains comptent plus d'utilisations que d'autres, mais chacun possède un caractère physique distinct. Ces secteurs pittoresques du centre-ville, indiqués dans l'appendice 1 (Secteurs pittoresques du centre-ville) de ce plan secondaire et décrits en détail dans le PCC du centre-ville, sont très importants pour la poursuite de l'évolution du centre-ville. Les secteurs pittoresques du centre-ville, composés presque entièrement d'immeubles de faible hauteur, sont les quartiers les plus cohérents et les plus uniformes du centre-ville. Ils sont généralement attrayants et sains et sont prévus pour des changements physiques sensibles. Le secteur pittoresque du nord du centre-ville est un secteur aux aménagements de haute densité où l'on prévoit une densification résidentielle et polyvalente, majoritairement dans de hauts immeubles qui bordent et dynamisent les rues adjacentes. Le secteur pittoresque du sud du centre-ville, qui se distingue principalement par des aménagements commerciaux axés sur l'automobile et des terrains sous-exploités, possède comme son homologue du nord le potentiel d'accueillir un nombre important des hauts immeubles qui devraient se construire dans le quartier du centre-ville selon les prévisions de croissance.

Le secteur caractéristique du centre est le plus complexe des secteurs pittoresques. Délimité en partie par les rues Bank, Elgin et Metcalfe, le Village Somerset et le Musée canadien de la nature, il est le noyau du quartier du centre-ville et présente un éventail d'aménagements. Son charme émane de son caractère éclectique en constante évolution. Comme il compte des parcelles de terrain vacantes ou sous-exploitées, des parcs de stationnement et de vieux édifices dépourvus de valeur patrimoniale, son évolution devrait se poursuivre en vue d'accueillir des aménagements résidentiels et mixtes qui respectent et complètent les nombreux immeubles et paysages de rue historiques du secteur.

Les politiques ci-dessous répondent aux différents aménagements des terres et des bâtiments pour chaque secteur pittoresque. Elles sont liées à l'annexe B (Plan de désignation) et à l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments).

Dans le cas des biens-fonds situés au 436, rue MacLaren, au 444, rue MacLaren et au 359, rue Kent, tout immeuble de grande hauteur construit doit être considéré comme un bâtiment d'intérêt et n'est autorisé qu'en vertu des dispositions de zonage de la désignation M[2922] S490-h du Règlement 2024-53, ou dans sa version modifiée.

Pour ce qui concerne le bien-fonds dont l'adresse municipale est le 265, rue Catherine, tout aménagement de grande hauteur ne sera autorisé que si les hauteurs de bâtiment maximales sont de 32, 34 et 36 étages respectivement, conformément à la disposition de zonage de la zone GM [1875] S271, Règlement nº 2024-325. (Règlement 2024-324)

Secteurs pittoresques du quartier du centre-ville

36) La désignation prédominante dans le secteur pittoresque des quartiers correspond au quartier local, défini dans l'annexe B (Plan de désignation).

37) Dans les couloirs mineurs identifiés dans le volume 1 du Plan officiel, des formes basses plus denses sont autorisées. Des usages commerciaux de petite échelle, axés sur le quartier, sont également autorisés sur les propriétés situées en face de ces rues.

38) Les nouveaux aménagements dans la désignation du quartier local du secteur pittoresque du quartier doivent s'harmoniser avec le modèle d'aménagement qui domine le long de la rue dans le voisinage immédiat, en ce qui concerne les retraits de cour avant et latérale et les exigences de masse. La hauteur maximum est soit de 14,5 mètres, soit de 4 étages (la moins haute des deux), à l'exception des secteurs des quartiers de faible hauteur intérieurs dans le Triangle d'or à l'est de la rue Elgin où la hauteur maximum est de 11 mètres, comme le stipule l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments).

Secteur pittoresque du nord du centre-ville

39) La désignation d'aménagement du sol prédominant dans le secteur pittoresque du nord du centre-ville est le quartier local, tel qu'identifié dans l'annexe B (Plan de désignation). Les aménagements non résidentiels sont limités au rez-de-chaussée et au premier étage d'un immeuble et ne peuvent occuper plus de 50 % de sa superficie brute de plancher dans les secteurs dont le zonage est R4 et R5.

40) Les bâtiments situés dans les couloirs de ce secteur pittoresque doivent avoir des usages actifs, comme la vente au détail au rez-de-chaussée donnant sur la rue et maintenir un mur de rue continu. La vente au détail est également autorisée au deuxième étage. Sinon, les étages supérieurs doivent être occupés par des habitations ou des bureaux.

41) Les bâtiments de hauteurs différentes sont encouragés dans le secteur pittoresque du nord du centre-ville. Les hauteurs maximums, identifiées dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), sont destinées à assurer une transition vers les zones de moyenne et de faible hauteurs situées au sud. Les propositions d'aménagement dans le secteur pittoresque du nord du centre-ville doivent être

guidées par les lignes directrices relatives à la forme bâtie dans le PCC du centre-ville. Ces lignes directrices, conjuguée à d'autres lignes directrices de conception pertinentes approuvées par le Conseil, servent de cadre permettant d'assurer une architecture de meilleure qualité, de concevoir des bâtiments de manière appropriée et de créer un sentiment d'appartenance au lieu positif au centre-ville. Elles sont de nature générale et ne peuvent pas être appliquées de la même manière en toutes circonstances. Le contexte de l'emplacement peut influer sur l'application et la portée des diverses lignes directrices.

Secteur pittoresque du sud du centre-ville

42) La désignation prédominante dans le secteur pittoresque du sud du centre-ville est un couloir, tel qu'identifié dans l'annexe B (Plan de désignation). Elle a pour but de préserver les utilisations d'emploi dans le secteur tout en encourageant les réaménagements intercalaires et de grande hauteur qui offrent une zone tampon entre l'autoroute Queensway et les quartiers établis au nord. Les utilisations autorisées comprennent les immeubles d'appartements, les maisons de ville, les bureaux, les commerces de détail de petite et de grande taille, les hôtels, les points de vente de marchandises en vrac, les opérations de gros et autres opérations commerciales qui répondent aux besoins des voyageurs, des banlieusards et des résidents du centre-ville.

43) Les bâtiments de hauteur variable sont encouragés dans le secteur pittoresque du sud du centre-ville. Les hauteurs maximums, identifiées dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), sont destinées à assurer une transition vers les zones de moyenne et de faible hauteurs situées au nord. Les propositions d'aménagement dans le secteur pittoresque du sud du centre-ville doivent être guidées par les lignes directrices relatives à la forme bâtie dans le PCC du centre-ville. Ces lignes directrices, conjuguée à d'autres lignes directrices de conception pertinentes approuvées par le Conseil, servent de cadre permettant d'assurer une architecture de meilleure qualité, de concevoir des bâtiments de manière appropriée et de créer un sentiment d'appartenance au lieu positif au centre-ville. Elles sont de nature générale et ne peuvent pas être appliquées de la même manière en toutes circonstances. Le contexte de l'emplacement peut influer sur l'application et la portée des diverses lignes directrices.

Secteur pittoresque du centre du centre-ville

44) Conformément à la nature éclectique du secteur pittoresque du centre du centre-ville, il comprend plusieurs désignations d'utilisation du sol, telles qu'identifiées dans l'annexe B (Plan de désignation), y compris les désignations d'utilisation polyvalente suivantes :

a) Couloir – Pour la rue Elgin et la rue Bank, ces conditions d'appliquent aux propriétés visées par les politiques relatives au couloir de rue principale, telles qu'elles sont définies à la section 6.2 (Couloirs) du volume 1 du Plan officiel. Dans ces secteurs, des utilisations actives telles que le commerce de détail sont requises au rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la rue et un mur de rue continu doit être maintenu. L'utilisation commerciale est aussi permise au premier étage; autrement, les étages supérieurs sont réservés aux utilisations résidentielles ou de bureau. Le stationnement sur place est déconseillé. S'il est prévu, il sera situé à l'arrière des bâtiments ou en sous-sol.

b) Couloir – Sauf la rue Elgin et la rue Bank, ces conditions s'appliquent aux propriétés soumises aux politiques de couloirs mineurs telles qu'identifiées dans la section 6.2 (Couloirs) du volume 1 du Plan officiel. Les utilisations commerciales dans les maisons patrimoniales et à la base des immeubles d'appartements et de bureaux sont autorisées et encouragées. Nonobstant la présence d'utilisations commerciales sur la rue Somerset, celui-ci doit conserver une forme généralement résidentielle, avec des bâtiments en retrait de l'emprise et des cours avant aménagées (ou des patios de restaurants), sauf aux endroits où il croise les rues Bank et Elgin.

c) Utilisation polyvalente locale - Cela s'applique aux parties du secteur pittoresque du cœur du centre-ville historiquement occupées par des maisons et autres formes d'habitation de faible hauteur qui ont été partiellement converties à des usages commerciaux et aux propriétés voisines adjacentes lorsque ces conversions sont appropriées. Les utilisations non résidentielles sont limitées à des utilisations commerciales à petite échelle telles que les services personnels, les installations médicales, les bureaux et les utilisations institutionnelles à petite échelle, comme les garderies agréées. Les utilisations telles que les restaurants, les magasins de détail et les magasins d'alimentation au détail, mieux situés dans un couloir, ne seront pas autorisées, sauf à l'intérieur d'immeubles phares. Les utilisations non résidentielles autorisées seront limitées aux deux premiers étages et au sous-sol et n'occuperont pas plus de 50 % de la surface de plancher brute de l'immeuble, à l'exception des immeubles existants contenant des utilisations non résidentielles légalement établies existant à la date d'adoption du Plan officiel. L'agrandissement d'utilisations non résidentielles légalement exploitées est assujetti aux limites appropriées. La désignation d'utilisation polyvalente locale permet également les immeubles résidentiels de faible hauteur et les immeubles d'appartements qui ne contiennent pas d'utilisations non résidentielles.

45) Le secteur pittoresque du cœur du centre-ville comprend également les propriétés désignées comme quartier local, où les utilisations autorisées sont limitées à des formes basses.

46) Une variété d'immeubles de faible et de moyenne hauteurs est encouragée dans le secteur pittoresque du cœur du centre-ville. L'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments) identifie les hauteurs maximums d'au plus 9 étages, selon les modalités autorisées. Lorsqu'un bâtiment de plus de 6 étages est proposé à côté d'une propriété dont la hauteur maximum est de 4 étages ou à côté de ressources du patrimoine bâti, il convient de prévoir un échelonnement des hauteurs ou des marges de reculement plus importantes pour assurer une transition appropriée. Les édifices sont limités à 5 étages le long de la rue Elgin.

47) Les propositions d'aménagement dans le secteur pittoresque du cœur du centre-ville doivent être guidées par les directives relatives à la forme bâtie dans le PCC du centre-ville. Elles sont de nature générale et ne peuvent pas être appliquées de la même manière en toutes circonstances. Le contexte de l'emplacement ou la création d'un aménagement public peut influer sur l'application et la portée des diverses lignes directrices. Lorsqu'un immeuble de grande hauteur est introduit dans le secteur pittoresque du cœur du centre-ville, les dispositions décrites à la politique 43) de la section 4.4.9.3, et à la politique 46) de la section 4.4.9.4, de la présente sous-section s'appliquent.

48) Sans égard aux hauteurs maximums des bâtiments indiquées dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), les terrains correspondant à la description cadastrale des lots 12 et 13 (rue O'Connor Ouest) et à la partie du lot 43 (rue Gilmour Nord) dans le plan enregistré 15558 doivent être soumis à une hauteur maximum de six étages. En outre, sans égard à la politique 45), l'aménagement d'un immeuble d'appartements de moyenne doit être autorisé sur la partie des terrains portant la désignation de quartier local, soit la partie du lot 43 dans le plan enregistré 15558.

49) Malgré la politique 46) ci-dessus, la propriété du 100, avenue Argyle est autorisée pour une hauteur maximum de 10 étages conformément à l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire dans les cas où les travaux produisent au moins une retombée communautaire et avec l'accord de la Ville, qui sera donné à la date de l'approbation de la demande d'aménagement.

49A) Nonobstant la politique 46) ci-dessus, la propriété située au 311, rue Somerset Ouest et aux 234-236, rue O'Connor peut présenter une hauteur de bâtiment maximale de dix-huit (18) étages, conformément à l'article 37 de la Loi sur l'aménagement du territoire si un ou plusieurs avantages communautaires sont

garantis dans le cadre d’une entente avec la Ville qui sera fournie au moment de l’aménagement. (Règlement 2023-238)

Politiques générales

50) Le quartier du centre-ville abrite une variété d’utilisations publiques et institutionnelles, notamment des écoles, des parcs, des musées, des installations de services publics, des installations municipales, des ressources communautaires et de soins de santé, ainsi que des lieux de culte. L'annexe B (Plan de désignation) identifie les zones publiques/institutionnelles, où de telles utilisations existent et continueront d'être autorisées.

51) L'annexe B (Plan de désignation) et l'annexe E (Écologiser le centre-ville) identifient les emplacements des parcs existants et les emplacements potentiels des parcs projetés. Les parcs et autres espaces publics ouverts sont également autorisés dans toutes les autres zones d'utilisation des sols. Une série d'installations communautaires, culturelles et récréatives sont autorisées dans les parcs et les espaces ouverts.

52) Le Règlement de zonage d'application fixe les hauteurs maximums appropriées des immeubles dans les fourchettes indiquées à l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments). Ces hauteurs maximums visent à assurer la compatibilité entre les bâtiments actuels et les nouveaux projets d’aménagement, et entre les secteurs où se trouvent des bâtiments de différentes hauteurs. Ces dispositions, associées à d’autres dispositions de zonage pertinentes permettent de s’assurer que les nouveaux aménagements offrent une transition de forme bâtie appropriée vers les secteurs adjacents où la hauteur des immeubles est inférieure.

53) Le 267, rue O'Connor est un site important situé stratégiquement le long de la rue O'Connor parmi des sites aménagés avec des bâtiments de caractère et de hauteur variés dans le cadre de la désignation locale à utilisation polyvalente du secteur pittoresque du cœur du centre-ville. Compte tenu de sa localisation, du contexte, de la superficie et des conditions d’aménagement actuelles, avec un immeuble non résidentiel à utilisation unique, une grande aire de stationnement et une façade sur trois rues publiques, le réaménagement de l’emplacement est encouragé. Un tel développement pourrait contribuer de manière significative à l'amélioration du secteur pittoresque du cœur du centre-ville et de la rue O'Connor, ainsi qu'à l'amélioration significative du domaine public de la zone. Un tel développement est encouragé pour inclure la mise à disposition d'un parc, un objectif clé de cette sous-section pour cette partie du centre-ville. La nature et la forme de l’aménagement, qui devront être cohérentes avec les possibilités et le potentiel

qu’offrent l’emplacement, seront déterminées dans le cadre d’un processus de modification de zonage propre au lieu et dépendront du processus d’examen conceptuel spécialisé établi par le Comité d'examen du design urbain de la Ville. En conséquence, afin de permettre une certaine souplesse dans la détermination d'un aménagement approprié, et compte tenu du contexte varié du site où se trouvent des bâtiments de styles et de hauteurs différents, la hauteur finale des bâtiments qui peut être déterminée par le rezonage spécifique au site sera autorisée à dépasser la limite de hauteur de 9 étages indiquée à l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), tout en prévoyant une hauteur et une masse de bâtiment appropriées afin de créer une relation positive avec la rue et d'assurer la compatibilité avec les propriétés environnantes, à condition qu'un espace ouvert privé approprié et accessible au public soit inclus. Toute proposition de hauteur de bâtiment qui serait autorisée dans le cadre des politiques relatives aux bâtiments emblématiques de la présente sous-section sera soumise aux politiques définies pour les bâtiments emblématiques. Nonobstant la politique 42) c) de la sous-section 4.4, les petits commerces de détail, les cafés et les restaurants seront autorisés aux deux premiers étages et au sous-sol.

54) Lorsque les hauteurs maximums des immeubles existants dans le Règlement de zonage sont inférieures à celles indiquées à l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), toute augmentation de la hauteur et de la densité jugée appropriée par la Ville dans le cadre d'un processus de rezonage sera assujettie à politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel.

55) En tant que quartier polyvalent du centre-ville de la capitale nationale, le centre-ville peut être un lieu approprié pour des développements qui, par leur conception et leur utilisation publique, établissent de véritables points de repère civiques ou nationaux. Les bâtiments emblématiques sont ceux qui apportent une contribution à la fois significative et exceptionnelle au domaine public et à l'identité globale du centre-ville. Ils conjuguent architecture emblématique, conception extraordinaire du lieu et fonction municipale ou nationale exceptionnelle pour créer un lieu particulier dont les visiteurs peuvent découvrir les qualités. Le bâtiment et son aménagement paysager doivent être autant appréciés pour leur beauté que pour leur utilité. Même si les bâtiments d’intérêt doivent respecter la forme et le caractère des environs, ils peuvent déroger des paramètres en matière de forme bâtie en vigueur au centre-ville, mais ils ne créent toutefois pas de précédent pour les autres aménagements. Pour se démarquer, ils se doivent d’être particuliers. Nonobstant les politiques de forme de construction de cette sous-section, y compris les limites de hauteur de l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), lorsque des immeubles de grande et de moyenne hauteurs sont autorisés dans les secteurs pittoresques du

nord, du cœur et du sud, la Ville peut autoriser des bâtiments phares qui ne sont pas conformes aux politiques de forme de construction et aux limites de hauteur, mais seulement dans des circonstances très spécifiques comme décrites ci-dessous. Les bâtiments emblématiques doivent :

a) ne pas être autorisés que sur les grands terrains d'angle ayant une façade sur trois rues, sauf dans le secteur pittoresque du sud du centre-ville, où la façade sur deux rues est requise;

b) ne pas être autorisés dans les désignations de quartiers ou de couloirs locaux ;

c) sans égard aux dispositions de l'alinéa b) ci-dessus, les propositions d'aménagement des immeubles fleurons potentiels continueront d'être étudiés sur tous les lots dans lesquels ils l'auraient été le 26 octobre 2021. Ces lots sont ceux qui portent la désignation de « couloir » dans les sites suivants :

i) le côté ouest de la rue rue Kent entre la rue Lisgar et la rue Somerset Ouest, en excluant les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Somerset Ouest;

ii) les deux côtés de la rue Kent entre la rue Somerset Ouest et la rue James, en excluant les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Somerset Ouest;

iii) les deux côtés de l'avenue Gladstone entre la rue Bank et la rue O'Connor, en excluant les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Bank, mais en incluant tous les lots dont la ligne de façade donne sur la rue O'Connor;

iv) le côté sud de l'avenue Gladstone entre la rue O'Connor et la rue Elgin, en excluant les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Elgin;

v) les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Catherine;

vi) les deux côtés de la rue Metcalfe entre la rue Somerset Ouest et la rue Waverley Ouest, en excluant les lots dont la ligne de façade donne sur la rue Somerset Ouest;

vii) les deux côtés de la rue Metcalfe entre l'avenue Gladstone et la rue Catherine, en excluant les terrains qui portent la désignation « institutionnelle ».

d) dans la désignation d'utilisation polyvalente locale, n'être pris en considération que pour les propriétés situées en face des rues O'Connor, Metcalfe et Kent et seulement si le développement proposé, ainsi que toute composante de parc/espace public ouvert, est regroupé à ces rues;

e) fournir et mettre à disposition un parc significatif, accessible au public et appartenant au public et/ou une utilisation institutionnelle publique significative, telle qu'une installation culturelle ou communautaire, sur le site. Lorsqu'une utilisation institutionnelle n'est pas proposée, l'espace ouvert doit comprendre une zone contiguë qui représente au minimum environ 40 % de la superficie du site concerné et avoir une façade sur au moins deux rues;

f) n'entraînent pas un nouvel impact net d'ombre sur un espace public ouvert existant plus important que celui qui serait créé par la condition de hauteur de base;

g) se conformer aux politiques de forme bâtie du présent plan applicables aux bâtiments de grande hauteur (politique 44 de la sous-section 4.4 et politique 48 de la section 4.4) lorsque le point de repère comprend des éléments de bâtiments de grande hauteur à usage résidentiel intégrés dans la conception d'un bâtiment point de repère et uniquement en ce qui concerne ces usages;

h) ne pas exiger la démolition d'un bâtiment classé monument historique et respecter la valeur patrimoniale du site et de son environnement en conservant ses ressources patrimoniales importantes;

i) faire preuve de leadership et de progrès en matière de conception durable et d'efficacité énergétique;

j) être soumis à un concours de conception architecturale qui comprend une représentation de la Ville au sein du jury de sélection et, à la discrétion de la Ville, être soumis au processus d'examen spécialisé de la conception de la Ville dans le cadre du Comité d’examen du design urbain de la Ville, processus permettant d'exercer un examen détaillé par les pairs des bâtiments emblématiques;

k) être soumis aux dispositions de la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel pour les retombées communautaires et de la politique 54) de la section 4.4 de ce plan secondaire, l'espace public ou l'institution étant pris en compte pour déterminer l'avantage approprié pour la collectivité en vertu de la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel;

l) respecter pleinement les exigences des directives relatives à l'intégrité visuelle et à la primauté symbolique des bâtiments du Parlement et des autres symboles nationaux en ce qui concerne les restrictions de hauteur des bâtiments;

m) ne pas dépasser une hauteur de 27 étages.

Cette disposition n'est pas destinée à permettre la construction de grands bâtiments ne respectant pas l'échelle des environs, sans que soient réalisés un examen et une analyse des répercussions et des conséquences. Le contexte particulier de l'emplacement du projet sera pris en compte dans cet examen et au moment de déterminer la volumétrie et la hauteur des bâtiments, ou le lien entre les caractéristiques du projet et la rue.

Avant tout examen d'un projet de construction d'un bâtiment d'intérêt au centre-ville, une demande officielle et rigoureuse doit être présentée, et un processus d'examen comprenant une consultation publique doit être élaboré; ils seront examinés par le comité permanent concerné du Conseil, que ce dernier devra adopter.

56) En plus de se conformer aux politiques de forme bâtie de cette section, tout nouveau développement dans le centre-ville doit respecter les lignes directrices des sections 6.2 à 6.4 du PCC du centre-ville.

4.4.10 Interprétation

57) Cette sous-section établit des principes généraux pour guider le développement futur du centre-ville. L'annexe B (Plan de désignation) vise à illustrer certains aspects de cette sous-section et doit être considérée comme approximative plutôt qu'absolue. Par exemple, les limites entre différentes catégories d'utilisation du sol sont de nature générale et ne visent pas à circonscrire de façon exacte les limites d'une zone.

58) L'appendice 1 (Secteurs pittoresques du centre-ville), de ce plan secondaire est fourni à titre indicatif et ne fait pas partie du Plan secondaire.

59) En cas de conflit entre les politiques de la présente sous-section et celles du volume 1 du Plan officiel, les politiques du présent Plan secondaire prévalent.

4.4.11 Mise en œuvre

Les politiques de cette sous-section fournissent un cadre pour le développement futur du centre-ville. Leur succès repose sur l'efficacité de leur mise en œuvre. Cette section, qui renforce et augmente les politiques de mise en œuvre contenues dans le Plan officiel, décrit les principaux outils et actions que la Ville entend utiliser pour mettre en œuvre les objectifs et les politiques de cette sous-section.

Généralités

60) La présente sous-section est mise en œuvre au moyen de tout ou partie des éléments suivants, prévus par la loi sur l'aménagement du territoire et également identifiés dans le volume 1 du Plan officiel :

a) l'approbation des projets individuels de plans de lotissement ou de copropriété et des exemptions de contrôle des lots partiels;

b) la promulgation de règlements de zonage;

c) l'utilisation des dispositions relatives aux primes de densité et de hauteur conformément à la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel pour les retombées communautaires;

d) l'utilisation de la réglementation du plan d'implantation;

e) l'exécution des lettres d'engagement et/ou l'enregistrement des accords relatifs aux plans de situation;

f) l'utilisation du symbole d'utilisation différée « H »;

g) l'affectation d'un parc ou d'un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc;

h) l'utilisation des pouvoirs et des mesures d'incitation prévus par un plan d'amélioration communautaire ;

i) l'utilisation des accords de développement enregistrés sur le titre.

61) La mise en œuvre de certaines politiques pourrait exiger la collaboration d'autres autorités publiques, y compris le gouvernement de l'Ontario et la Commission de la capitale nationale. Lorsque l'accord ou la participation de deux ou plusieurs autorités est nécessaire pour mettre en œuvre certains aspects de la présente sous-section, la Ville d'Ottawa engagera des discussions avec ces autorités dans le but de parvenir à un accord sur une ligne de conduite souhaitable.

Prochaines initiatives

62) Comme l'indiquent les politiques de cette sous-section, la Ville élaborera ou mettra en œuvre les recommandations des études suivantes et d'autres initiatives visant à appliquer les politiques sur les éléments publics, l'utilisation du sol et l'aménagement des terrains énoncées dans de cette sous-section :

a) Modifications au Règlement de zonage compatibles avec les politiques du plan en matière d'utilisation du sol et de forme bâtie de la sous-section;

b) Étude sur la conversion de rues à sens unique en rues à double sens pour la rue Metcalfe, suivie d'études semblables pour les rues Lyon, O'Connor et Kent;

c) Projet d'intersections sécuritaires;

d) Plan de restauration du point d'accès à la rue Metcalfe et à l'îlot du Musée canadien de la nature (en collaboration avec la Commission de la capitale nationale);

e) Inventaire des parcs de stationnement public, étude sur leur fréquentation et stratégie afférente;

f) Plan d'amélioration du parc Jack-Purcell;

g) Examen et mise à jour de l'étude sur le District de conservation du patrimoine du centre-ville;

h) Plan d'acquisition des espaces verts.

4.5 Secteur est de la rue Rideau

4.5.1 Introduction

L'objectif de cette sous-section est de fournir une orientation politique détaillée par zone afin de guider le développement public et privé dans la zone d'aménagement du secteur est de la rue Rideau en ville au cours des 20 prochaines années.

Cette sous-section est préparée en tant qu'outil de planification statutaire pour mettre en œuvre le plan de conception communautaire (PCC) du secteur est de la rue Rideau. Le secteur est de la rue Rideau est désigné comme couloir de rue principale dans le Plan officiel et une zone cible pour l'intensification. Le PCC du secteur est de la rue Rideau et cette sous-section fournissent une vision actualisée du secteur et définissent des politiques sur les questions liées à l'utilisation du sol, à la forme bâtie et au domaine public afin de guider et de gérer la croissance et le changement prévus.

Cette sous-section doit être lue et interprétée en conjonction avec le PCC du secteur est de la rue Rideau comme l'orientation politique du Conseil municipal pour toutes les actions municipales, y compris les travaux publics, la réglementation du plan d'implantation, la modification du Règlement de zonage et les demandes du Comité d'ajustement dans le secteur est de la rue Rideau. Les différentes sections de cette sous-section sont étroitement liées et ne sont pas destinées à être lues isolément. Les promoteurs doivent examiner toutes les sections de cette sous-section en plus des politiques applicables des sections 2 et 3 de ce plan secondaire et du volume 1 du Plan officiel, lorsqu'ils étudient et préparent des propositions de nouveaux aménagements publics et privés.

4.5.2 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique au secteur est de la rue Rideau, comme indiqué à l'annexe A (Secteurs pittoresques). Elle s'applique aux propriétés généralement situées le long de la rue Rideau entre l'avenue King Edward et le canal Rideau.

4.5.3 Vision

L'énoncé de vision suivant décrit l'état futur du secteur est de la rue Rideau en ville lorsque les politiques du PCC du secteur est de la rue Rideau et de cette sous-section seront mises en œuvre :

Le secteur est de la rue Rideau est une rue principale animée du centre-ville et une entrée vers le centre-ville et la colline du Parlement. C'est un lieu de rassemblement sécuritaire et invitant, situé entre deux quartiers diversifiés et bien établis, soit la Basse-Ville et la Côte-de-Sable, où des gens de tous âges ont le bonheur de vivre, de magasiner, de travailler et de se détendre. On y retrouve généralement des bâtiments de moyenne hauteur présentant des vitrines actives et abritant au rez-de-chaussée des boutiques, des restaurants et des cafés, qui sont surmontés d'espaces de vie et de travail. De temps en temps, des bâtiments plus hauts s'élèvent au-dessus de podiums à l'échelle humaine, et se déplacent en hauteur vers le centre-ville de Rideau, ajoutant un intérêt visuel à la ligne d'horizon. Les bâtiments qui bordent la rue sont un mélange de bâtiments historiques et contemporains, ces derniers étant sensibles aux quartiers établis, contribuant fortement au domaine piétonnier et présentant un haut niveau d'excellence architecturale digne d'une rue de premier plan dans la capitale nationale. Le domaine public et les droits de passage du secteur est de la rue Rideau, dans le centre-ville, donnent la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun plutôt qu'aux automobilistes. Un réseau de liaisons et de passages pour piétons et cyclistes en fait un lieu de passage sûr et confortable, et de petits parcs accessibles encouragent les gens à rester un peu, à se détendre et à observer tout ce que la rue a à offrir.

4.5.4 Principes fondamentaux et orientations clés

Cette sous-section établit les quatre principes fondamentaux et les orientations clés suivants pour guider les développements publics et privés.

1. **Créer une rue principale dynamique et réussie qui fasse partie du centre-ville d'Ottawa et qui soit l'une des entrées du centre-ville et de la colline du Parlement.**

   Directives

   - Permettre sur la rue Rideau diverses utilisations qui répondent aux besoins des résidents du secteur, des travailleurs, des commerces et des visiteurs.
   - Prévoir davantage de possibilités d'habitation et de travail sur la rue Rideau, par le biais de projets de densification.
   - Intégrer les ressources du patrimoine bâti dans les nouveaux développements.

- Promouvoir une conception de haute qualité afin de garantir que la qualité globale de l'environnement bâti, y compris les bâtiments et le domaine public, soit adaptée à une entrée du centre-ville et de la colline du Parlement.

2. Localiser les nouveaux bâtiments et les immeubles plus élevés à des endroits stratégiques et en prévoyant une transition vers les quartiers environnants.

Directives

- Exiger que les nouveaux bâtiments soient conçus de manière à encadrer la rue Rideau et à rendre compte de l'échelle de la rue;
- Exiger que la masse et la conception de tous les nouveaux bâtiments soient en rapport avec l'échelle humaine et apportent une contribution positive à l'environnement piétonnier;
- Veiller à ce que tous les nouveaux bâtiments assurent la transition vers les quartiers environnants et atténuent les effets de l'ombre et du vent;
- Exiger que les immeubles de grande hauteur soient situés à des endroits stratégiques conformément aux conditions énoncées dans le présent plan secondaire, où les impacts sur les quartiers établis peuvent être atténués et où la conception des immeubles de grande hauteur peut contribuer positivement à la ligne d'horizon de la Ville;
- S'assurer que les besoins opérationnels des nouveaux développements sont planifiés de manière à minimiser les impacts sur le secteur du PCC correspondant au secteur est de la rue Rideau et sur les communautés avoisinantes.

3. Améliorer le réseau de mobilité existant, accorder la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, et créer un environnement accueillant.

Directives

- Donner la priorité aux liaisons piétonnes et cyclables avec la zone et les améliorer;
- Améliorer la signalisation pour les cyclistes vers les pistes cyclables désignées dans la région;
- Assurer une offre généreuse de zones piétonnes le long de la rue Rideau, y compris de larges trottoirs et des marges de reculement pour les bâtiments à des endroits stratégiques.

4. Améliorer et relier le réseau de parcs.

Directives

- Prévoir des parcs publics sur place dans le cadre du réaménagement de sites plus importants;
- Prévoir des espaces privés accessibles au public comme condition de la redistribution de la densité pour les nouveaux développements qui recherchent une conception alternative de la forme bâtie;
- Veiller à ce que les nouveaux parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés soient conçus pour être accueillants, accessibles, sûrs et confortables pour les diverses populations;
- Améliorer les parcs, les espaces ouverts et les autres composantes du domaine public existants en y ajoutant des sièges et en améliorant l'aménagement paysager;
- Améliorer les connexions entre toutes les parties du réseau du domaine public pour les piétons et les cyclistes;
- Veiller à ce que le réaménagement des propriétés, en particulier des grands sites, contribue à l'écologisation du domaine public.

4.5.5 Utilisation du sol et forme bâtie

Le secteur est de la rue Rideau est désigné comme rue principale dans le Plan officiel et cette désignation permet un large éventail d'utilisations. Cette sous-section fournit une délimitation détaillée des désignations d'utilisation du sol et des directives claires sur la conception de la forme bâtie dans la zone d'aménagement. Cette sous-section apprécie la dynamique de cette rue principale et reconnaît les conditions physiques et contextuelles très variées des différentes propriétés. L'approche de la forme bâtie de cette sous-section consiste à établir des hauteurs et des densités cohérentes de bâtiments de moyenne hauteur tout en permettant l'exploration d'une forme bâtie alternative dans des conditions spécifiques sans augmenter la densité. Des principes de conception sont également proposés pour orienter de manière générale les différentes formes bâties.

Utilisation du sol

Trois désignations se trouvent dans la zone d'aménagement, à savoir couloir, quartier local et parcs, comme indiqué dans l'annexe B (Plan de désignation).

- Les utilisations autorisées dans la section 6.2 (Couloirs) du volume 1 du Plan officiel des couloirs sont permises sur les propriétés désignées comme couloirs dans cette sous-section.
- De nombreuses utilisations résidentielles sont autorisées sur les terrains portant la désignation de quartier local.
- La désignation de parc concerne le parc Besserer, qui se trouve à l'extrémité est de la rue Rideau.

Hauteurs et densité

Cette sous-section envisage le secteur est de la rue Rideau comme une rue d'immeubles généralement de moyenne hauteur et établit des hauteurs de référence. Cette sous-section tient également compte des répercussions de la densité des aménagements sur la conception de la forme bâtie et établit des indices de superficie maximums, qui servent d'indicateurs de densité des aménagements. Les hauteurs de référence et les indices de superficie (IS) maximums proposés dans cette sous-section sont généralement supérieurs à ceux du Règlement de zonage actuel. Le Conseil peut accepter ces hauteurs de référence et diverses dispositions de densité en apportant une modification au Règlement de zonage, sur demande des promoteurs.

63) Les hauteurs de base des bâtiments sont indiquées dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments). Le Conseil peut approuver des hauteurs supplémentaires à titre d'exception par le biais du mécanisme de redistribution de la densité, tel que détaillé dans les politiques de cette sous-section pour la redistribution de la densité.

64) L'IS maximum est représenté dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments).

65) Cette sous-section soutient un IS maximum de 6,0 sur deux sites identifiés dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments). Ces sites ont une superficie minimale de 4 000 mètres carrés, sont de forme régulière et jouxtent au moins deux rues publiques. La taille, la forme et l'emplacement de ces deux sites permettent à ces propriétés d'absorber une plus grande densité tout en répondant aux objectifs de conception de la forme bâtie et du domaine public de cette sous-section. L'aménagement de ces deux emplacements doit prévoir d'accueillir à même l'enveloppe des bâtiments toutes les aires réservées au stationnement, au chargement et aux services. La circulation des véhicules devra être interne et prévue de manière à limiter les répercussions sur les propriétés adjacentes et sur l'emprise municipale.

66) Les promoteurs qui souhaitent construire des bâtiments à des hauteurs supérieures de base et atteindre une plus grande densité maximum doivent démontrer que les objectifs de la présente sous-section et des autres plans pertinents, y compris les politiques reproduites dans cette sous-section pour les Principes de forme bâtie, sont atteints et que les politiques et lignes directrices pertinentes sont suivies, y compris l'exécution d'une entente en vertu de la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel pour les retombées communautaires.

Redistribution de la densité

Cette sous-section tient compte des diverses conditions physiques et historiques des propriétés situées dans le secteur est de la rue Rideau, y compris la présence et l'autorisation de tours sur certaines propriétés, et reconnaît les possibilités offertes par les bâtiments plus hauts que les hauteurs de base décrites dans cette sous-section pour les hauteurs et la densité.

67) Le Conseil peut approuver un projet de forme construite qui s'écarte de la disposition relative à la hauteur maximum des immeubles décrite dans la section Hauteurs et densité de la présente sous-section et selon les modalités exposées dans l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments), pourvu que toutes les conditions suivantes soient respectées à titre de conditions préalables :

a) le lot a une superficie minimale de 2 000 mètres carrés;

b) le lot doit être contigu à au moins deux domaines publics (à l'exception d'un espace public appartenant à des intérêts privés conformément à la politique 65) e) de la sous-section 4.5;

c) l'aménagement proposé ne dépasse pas l'IS maximum établi par le présent plan, tel que détaillé à l'annexe C (Hauteurs maximums des bâtiments);

d) l'aménagement proposé ne dépasse pas la hauteur maximum autorisée par la présente sous-section, telle que détaillée à l'annexe D (Redistribution de la densité sur site dans le secteur est de la rue Rideau);

e) l'aménagement proposé prévoit un espace privé publiquement accessible d'au moins 200 mètres carrés qui respecte les lignes directrices de conception énoncées à la sous-section 4.5.6 pour les espaces publics appartenant à des intérêts privés du présent plan secondaire;

f) l'aménagement proposé respecte les principes de la forme bâtie énoncés dans cette sous-section pour les Principes de la forme bâtie;

68) Afin de protéger les caractéristiques et la configuration établies des zones résidentielles existantes à l'intérieur et à proximité de la zone d'aménagement, cette

sous-section identifie les propriétés qui ne se prêtent pas à une redistribution de la densité en fonction des circonstances et du contexte des lots, comme indiqué à l'annexe D (Redistribution de la densité sur site dans le secteur est de la rue Rideau).

Politiques sur la forme bâtie

La forme bâtie observée dans le secteur doit respecter les lignes directrices du PCC du secteur est de la rue Rideau et les autres politiques et directives pertinentes. Dérivés des lignes directrices du PCC du secteur est de la rue Rideau, les principes clés suivants abordent les aspects les plus significatifs de la conception des formes construites dans le secteur :

Créer une expérience positive au niveau du sol

69) Installer au rez-de-chaussée des utilisations permettant de créer une façade active sur la rue.

70) Installer si possible les aires de stationnement, les locaux d'entretien, les locaux à poubelles, etc. à l'arrière des bâtiments.

71) Quelle que soit l'utilisation, le rez-de-chaussée devrait être conçu de manière à offrir une grande transparence et à animer le domaine public, grâce à l'intégration d'éléments comme les entrées, les fenêtres, les porches et les articulations des façades, etc.

72) À l'exception de la rue Rideau, le retrait des bâtiments devrait être conforme au modèle actuel de la rue, soit généralement 3 mètres depuis l'emprise, afin de permettre un aménagement paysager et la plantation d'arbres.

73) Les aménagements réalisés du côté nord de la rue Besserer doivent prévoir un aménagement paysager conséquent et un couvert végétal continu.

Aménagements de moyenne hauteur

74) Les aménagements de moyenne hauteur doivent en général adopter l'approche base-milieu-sommet dans la conception de la forme bâtie.

a) La base du bâtiment doit être en relation avec le trottoir et le domaine piétonnier et les animer

b) La partie centrale du bâtiment doit être reliée aux bâtiments adjacents pour former un mur de rue continu;

c) Le sommet du bâtiment doit être articulé de manière à briser la masse du bâtiment et à permettre la vue du ciel, la lumière du soleil et la transition vers les propriétés adjacentes.

75) La masse et l'élévation des bâtiments doivent mettre en valeur le caractère du domaine public, éviter l'effet de canyon et limiter les répercussions visuelles et de microclimat.

76) Si un bâtiment de moyenne hauteur donne sur deux rues, son angle doit être mis en valeur et faire l'objet d'un traitement adéquat ou présenter une articulation particulière.

77) Prévoir des conditions raisonnables à mi-îlot entre les différents bâtiments afin de garantir la qualité de vie, l'intimité, l'accès à la lumière du jour et la ventilation transversale.

a) En règle générale, la séparation entre deux bâtiments dont les unités d'habitation se font face doit être d'au moins 15 mètres.

b) En règle générale, la marge de reculement de la cour arrière doit être d'au moins 7,5 mètres.

c) En règle générale, la marge de reculement latérale intérieure dans la partie d'une parcelle de développement qui jouxte la cour arrière d'un usage résidentiel doit être d'au moins 7,5 mètres.

d) L'aménagement d'une cour intérieure est encouragé sur les grandes parcelles de développement.

e) Les étages supérieurs du bâtiment doivent comporter des marches d'escalier.

<u>Aménagements de grande hauteur</u>

78) Les aménagements de grande hauteur doivent être bien proportionnés, intégrés à leur milieu environnant et adopter le plus possible l'approche du socle et de la tour pour ce qui est de la forme bâtie.

79) Le socle doit animer le domaine piétonnier, former un mur continu sur la rue et être en rapport avec les bâtiments adjacents en ce qui concerne la volumétrie, la hauteur et le rythme architectural.

80) La hauteur maximum du podium doit être de 6 étages et les principes de la forme bâtie énoncés dans cette sous-section pour les travaux d'aménagement de moyenne hauteur doivent s'appliquer à la conception du podium.

81) La tour doit être en retrait des façades du socle et doit être articulée de manière à rompre la masse et à permettre des vues sur le ciel, la pénétration de la lumière et une transition vers les propriétés adjacentes.

82) La surface de plancher d'une tour abritant essentiellement des utilisations résidentielles doit être de 750 mètres carrés au maximum.

83) La surface de plancher d'une tour abritant des utilisations non résidentielles doit être de 2 000 mètres carrés au maximum.

84) Lorsque la plaque de sol proposée pour une tour est supérieure à ce qui est spécifié ci-dessus, le promoteur doit démontrer que les objectifs énoncés dans la section 4.6 – Esthétique urbaine, du volume 1 du Plan officiel sont atteints.

85) D'une manière générale, la distance de séparation minimale entre des tours doit être de 23 mètres et les tours doivent présenter un retrait d'au moins 11,5 mètres depuis les lignes de propriété arrière et latérales, afin de respecter une distance de séparation minimale.

86) La partie supérieure d'une tour ou les derniers étages doivent mettre en valeur la silhouette de la Ville grâce à une articulation variée ou à un traitement architectural particulier.

87) Les cabines de machinerie doivent s'intégrer de façon harmonieuse à l'architecture et au caractère général de la tour.

4.5.6 Domaine public

Le secteur est de la rue Rideau est un lieu ouvert au public. Le domaine public dans le secteur est de la rue Rideau, dans le centre-ville, comprend des rues, des sentiers et des voies accessibles au public, des parcs, des espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) et des cours d'eau. Bien que l'achèvement du projet de reconstruction de la rue Rideau ait considérablement amélioré la qualité du domaine public le long de la rue Rideau, cette sous-section reconnaît la nécessité de fournir des parcs supplémentaires pour améliorer encore le réseau du domaine public afin de soutenir la croissance future envisagée. Cette sous-section met l'accent sur la création de petits parcs et d'EPAIP le long de la rue Rideau.

Parcs publics

Cette sous-section encourage la création de nouveaux parcs dans la zone d'aménagement et l'amélioration des parcs existants dans le voisinage identifiés dans le PCC du secteur est de la rue Rideau.

88) Le développement sur un terrain de 4 000 mètres carrés ou plus sera nécessaire pour fournir un parc public sur le site qui sera détenu par la Ville.

a) La superficie du parc public doit être équivalente à 10 % de la superficie totale du lot de développement.

b) Sans égard à la politique 90)a) de la section 4.5 dans les cas où la superficie du parc public requis est inférieure à 10 pour cent de la superficie totale du lot d'aménagement, une contribution en espèces tenant lieu de solde sera exigée.

89) Les terrains acceptés comme parcs publics doivent être constitués d'une seule parcelle attenante, avoir une façade sur au moins une voie publique, bordée d'un trottoir sur toute sa longueur, et doivent être de forme régulière.

90) Les promoteurs d'aménagements sur des lots contigus à un parc doivent s'assurer que les opérations de construction et d'entretien des bâtiments ainsi que leur accès n'empiètent pas sur le parc en raison de retraits de bâtiments ou par d'autres moyens. Pour atteindre les objectifs ci-dessus, des conditions détaillées telles que les marges de reculement des bâtiments par rapport au parc, la conception du site et les normes d'entretien doivent être spécifiées dans la modification du Règlement de zonage spécifique au site et dans l'accord sur le plan du site, conformément aux politiques figurant dans le PCC du secteur est de la rue Rideau.

91) La conception des parcs doit suivre les lignes directrices du plan de développement urbain du secteur est de la rue Rideau et d'autres politiques et directives applicables afin de permettre une utilisation intensive, de servir des fonctions multiples qui se chevauchent et une population diversifiée, et de soutenir des activités tout au long de l'année.

92) Les lots à aménager de moins de 4 000 mètres carrés doivent donner lieu à un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc conformément au règlement sur l'affectation des parcs, et le conseil peut affecter la partie du règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc qui est distribuée au compte du quartier au soutien de l'expansion et des améliorations des parcs publics existants dans le voisinage du secteur est de la rue Rideau, identifiés dans le PCC du secteur est de la rue Rideau comme un objectif principal.

Espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP)

Cette sous-section exige comme condition préalable la mise à disposition d'espaces publics privés appartenant à des intérêts privés (EPAIP) par tout développement qui cherche des possibilités de redistribution de la densité comme prévu dans la sous-section 4.5.5 pour la redistribution de la densité.

93) Un EPAIP doit être un lieu accueillant pour les membres du public; il doit être conçu et construit selon les critères énoncés dans le PCC du secteur est de la rue Rideau et conformément à d'autres politiques et lignes directrices pertinentes.

4.5.7 Mise en œuvre

Les politiques de cette sous-section fournissent un cadre pour le développement futur dans le secteur est de la rue Rideau. Leur succès repose sur l'efficacité de leur mise en œuvre. Ces politiques renforcent et augmentent les politiques de mise en œuvre contenues dans le volume 1 du Plan officiel et le reste de ce plan secondaire, et

décrivent les outils et les actions que la Ville entend utiliser pour mettre en œuvre les objectifs et les politiques de cette sous-section.

Dispositions d'aménagement différé dans le cas de demandes de modification de zonage

94) Le Conseil introduira une disposition d'attente lors de l'examen de toutes les demandes de modification du Règlement de zonage qui visent la redistribution de la densité, comme le précise la section 4.5.5 pour la redistribution de la densité. La suppression de la disposition relative à la détention ne sera pas prise en considération par le Conseil tant que les politiques énoncées dans cette sous-section ne seront pas mises en œuvre et respectées à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, notamment en ce qui concerne les points suivants :

a) l'approbation d'une demande de réglementation du plan d'implantation, y compris l'exécution d'une entente en vertu de l'article 41 de la Loi sur l'aménagement du territoire, à la satisfaction du directeur général du Service de l'urbanisme, de l'infrastructure et du développement économique, qui exigera la mise en œuvre de toutes les politiques de ce plan secondaire et le respect des obligations précisées dans les politiques et les règlements pertinents;

b) la signature d'un accord en vertu de la politique 15 de la section 11 du volume 1 du Plan officiel pour les retombées communautaires, à la satisfaction du directeur général du Service de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et du développement économique, lorsqu'un tel accord est requis conformément à la politique 15) de la section 11 du volume 1 du Plan officiel.

Initiatives de mobilité

95) La Ville doit établir des priorités et entreprendre les initiatives identifiées dans le PCC du secteur est de la rue Rideau en ville pour améliorer la mobilité des piétons et des cyclistes dans le secteur, notamment les suivantes :

a) améliorer l'état des culs-de-sac et des passages pour piétons existants identifiés dans le PCC du secteur est de la rue Rideau en ville pour assurer un environnement de marche sûr, pratique et confortable;

b) améliorer le système de signalisation afin de faciliter l'orientation des cyclistes dans la région.

4.6 Centre-ville Rideau

4.6.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique au secteur du centre-ville Rideau, comme indiqué à l'annexe A (Secteurs pittoresques). Il est généralement délimité par la rue George, l'avenue King Edward, la rue Besserer, la rue Waller, l'avenue Laurier et la promenade du Colonel-By. Il exclut les parcelles couvertes par les districts spéciaux du canal Rideau et du marché By. La zone comprend également les parcelles adjacentes aux deux côtés de la rue Waller.

4.6.2 Utilisation du sol et forme bâtie

Le centre-ville Rideau est destiné à être un point focal d'activité dans la région métropolitaine. Le développement doit soutenir une vie de rue active et orientée vers les piétons par ses usages et sa forme.

96) Le développement futur sur le site du Centre Rideau assurera :

a) l'optimisation de l'utilisation du domaine public sur le toit;

b) l'amélioration de l'accès des piétons à la promenade du Colonel-By et à travers celle-ci;

c) la restauration de la relation avec les rues adjacentes et le canal Rideau en inversant l'orientation interne des commerces de détail et des autres usages pour créer des façades actives;

d) l'évitement des murs vides.

97) Le développement doit assurer une transition appropriée du profil des bâtiments vers le groupe de bâtiments patrimoniaux à proximité de l'avenue Daly et de la rue Nicholas et améliorer la visibilité de ces biens patrimoniaux. La Ville devrait tenir compte des recommandations sur la protection des biens patrimoniaux de la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa.

4.6.3 Mobilité

98) La Ville reflétera la priorité accordée aux modes de transport durables dans le centre-ville de Rideau, notamment :

a) en assurant la priorité aux modes de transport durables sur la rue Rideau, en particulier les piétons;

b) en maintenant et en améliorant les liens piétonniers publics vers et à travers le Centre Rideau, y compris le bâtiment qui contient le grand magasin La Baie d'Hudson, le long de la promenade intérieure qui a remplacé la rue Freiman après 1982;

c) en fournissant des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, des mesures de ralentissement de la circulation et des améliorations de l'espace public à

l'intersection de la rue Nicholas et de l'avenue Laurier Est et à l'intersection du pont Mackenzie King et de la rue Waller;

d) en rétablissant un réseau de circulation limitée pour les piétons et les cyclistes dans le secteur de la rue Nicholas, de l'avenue Laurier Est, du pont Mackenzie King, de la rue Waller et de la rue Rideau, y compris des passages fréquents pour les piétons et les cyclistes de la rue Nicholas, de l'avenue Laurier Est et de la rue Waller;

e) en maintenant et créant des liens piétonniers confortables et pratiques vers le marché By, le centre-ville et l'Université d'Ottawa;

f) en supprimant le trafic de transit lorsque des itinéraires de remplacement appropriés deviennent disponibles.

4.7 Côte-de-Sable

4.7.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique au secteur de la Côte-de-Sable comme indiqué à l'annexe A (Secteurs pittoresques). Il est généralement délimité par la rue Besserer au nord, le canal Rideau à l'est, l'avenue Mann au sud et l'avenue King Edward à l'ouest. Il englobe également la Côte-de-Sable Ouest entre la rue Waller, la rue Stewart, la rue Cumberland, l'avenue Laurier, l'avenue King Edward et la rue Besserer. Il exclut tous les terrains adjacents aux rues Waller et Besserer qui se trouvent dans le secteur centre-ville Rideau.

En établissant les désignations patrimoniales dans la Côte-de-Sable, il sera tenu compte de ce qui suit :

- la localisation des différents bâtiments désignés et des districts patrimoniaux correspond généralement à l'intention de préserver l'essentiel du tissu bâti du quartier existant dans la mesure du possible, les zones de changement étant aménagées à la périphérie de la collectivité;
- outre la préservation de la structure physique existante du quartier, l'intention consiste à fortifier l'identité du lieu du quartier. Les structures historiques existantes, ainsi que leurs associations spéciales et leur caractère architectural, font de la Côte-de-Sable un quartier unique et contribuent à son sentiment d'appartenance au lieu et de communauté;
- la préservation des structures patrimoniales, qui sont aujourd'hui essentiellement résidentielles, correspond à l'intention de maintenir la Côte-de-Sable comme quartier du centre-ville.

4.7.2 Objectifs généraux

- Préserver et rehausser le caractère de quartier résidentiel attrayant de la Côte-de-Sable, en particulier pour les familles.
- Assurer la prestation de services pour un vaste éventail de groupes socio-économiques.
- Accepter une légère hausse de la population, surtout pour loger une partie de la population active croissante de la zone centrale.
- Conserver et coordonner les fonctions locales de la Côte-de-Sable (essentiellement à titre de quartier résidentiel) et celles desservant un secteur plus vaste (p. ex., des utilisations polyvalentes propres à une rue principale le long de la rue Rideau et l'Université d'Ottawa).

4.7.3 Utilisation du sol et forme bâtie

Quartiers locaux

99) Préserver et valoriser un parc de logements de qualité.

100) Distinguer les différents types de nouveaux logements en fonction de leur échelle, et situer les différents types dans les zones qui leur conviennent.

101) Fournir une grande variété de logements, y compris des logements pour les personnes à faible revenu, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap et les autres personnes ayant des besoins particuliers.

102) Permettre des utilisations qui complètent les logements résidentiels en termes de type et d'intensité.

103) Une combinaison d'utilisations institutionnelles, commerciales et résidentielles qui desservent à la fois l'université et la communauté résidentielle adjacente sera permise aux 261, 265, 271, 275 et 281, avenue Laurier Est et au 400, rue Friel.

104) Les terrains ayant pour adresse municipale le 315, rue Chapel sont désignés comme un secteur prioritaire de conception, et des utilisations polyvalentes communautaires et commerciales au service du quartier Côte-de-Sable y seront permises.

Aménagements commerciaux

105) Dans le cas du 2, avenue Robinson et du 320, avenue Lees, l'aménagement doit comprendre un espace consacré à un usage ou à une aire d'agrément communautaire au rez-de-chaussée et près du parc municipal à l'angle de l'avenue Lees et du croissant Chapel. Toute approbation du plan d'implantation doit respecter ces détails, comme conditions d'approbation.
Utilisations commerciales

106) Prévoir des zones de petits commerces qui desservent le secteur résidentiel immédiat et les faire distribuer de manière générale dans toute la Côte-de-Sable.

107) Situer les utilisations commerciales desservant un marché plus large dans des zones où elles seront facilement accessibles et affecteront le moins possible l'environnement résidentiel.

108) L'avenue Laurier Est est désignée comme un couloir mineur dans le volume 1 du Plan officiel. Un mélange d'usages institutionnels, commerciaux et résidentiels à petite échelle, desservant à la fois l'Université et la communauté résidentielle adjacente, sera autorisé le long de cette avenue. La Ville soutiendra les efforts de la Commission de la capitale nationale et de la communauté locale pour établir un thème de la rangée des premiers ministres sur cette rue.

109) La rue Somerset Est est désignée comme un couloir mineur dans le Plan officiel. Les microdétaillants et les petits commerces locaux qui répondent aux besoins du voisinage immédiat seront autorisés le long de cette rue.

110) Permettre et encourager les petits usages commerciaux sur la ruelle Ring.

Institutionnel

111) Permettre le développement ordonné de l'Université d'Ottawa et encourager les liens utiles entre l'Université et la communauté adjacente; un mélange d'utilisations institutionnelles, commerciales et résidentielles qui serviront à la fois à l'Université et à la communauté résidentielle adjacente sera autorisé à s'installer des deux côtés de l'avenue King Edward entre l'avenue Laurier Est et la rue Templeton, et entre la rue Cumberland et l'avenue King Edward entre la rue Wilbrod et l'avenue Laurier Est.

Parcs et domaine public

112) Entretenir, améliorer et, le cas échéant, ajouter de nouveaux parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés.

113) Tâcher de créer un nouvel espace public en utilisant les terrains vacants et les fermetures de rues, en incorporant de nouveaux parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés dans les nouveaux développements, etc.

114) La Ville étudiera la possibilité de créer un nouveau parc ou un espace public appartenant à des intérêts privés dans le cadre du réaménagement des 174 et 200, rue Wilbrod. Les deux parcelles doivent être coordonnées pour aménager un parc public combiné dans le cadre des travaux d'aménagement, sans égard au calendrier de chaque projet de réaménagement.

4.7.4 Mobilité

115) Fournir un système de transport qui offre un bon accès par les modes actifs tout en minimisant les effets négatifs minimums des modes motorisés sur l'environnement physique et social.

116) Donner la priorité aux transports publics et aux déplacements à vélo et à pied plutôt qu'aux véhicules à moteur. En particulier, la Ville doit :

a) assurer des passages fréquents et confortables pour les piétons et les cyclistes de la rue Waller, de l'avenue King Edward et de l'avenue Laurier Est;

b) mettre en place des mesures de modération du trafic sur la rue Cumberland pour renforcer son rôle de principal lien piétonnier et cyclable entre la rue Rideau et l'Université d'Ottawa. La Ville devrait envisager de préparer un plan d'aménagement des rues pour régler les questions de pavage, d'éclairage, d'équipements du domaine public, d'arbres et d'aménagement paysager des rues, et de réduction du trafic de transit;

c) améliorer le Ring Lane en tant que lien piétonnier.

117) Diriger le trafic de transit des véhicules à moteur vers le quartier plutôt que vers l'extérieur en utilisant diverses mesures de modération du trafic et une perméabilité filtrée.

118) Dans les plans projetés, l'aménagement du territoire doit être le facteur déterminant des besoins en transport. Ces besoins serviront ensuite à fixer les limites nécessaires dans l'aménagement des places de stationnement en tenant compte des incidences des véhicules automobiles sur les rues existantes.

119) La Ville entreprendra des stratégies ciblées pour mettre en œuvre la stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa. Cette stratégie comprend l'embellissement du sud de l'avenue King Edward : un plan d'aménagement des rues de l'avenue King Edward (dans le cadre d'un plan plus vaste d'aménagement des rues s'étendant de la rue Rideau à l'avenue Mann) comprenant la plantation d'arbres, l'éclairage, l'amélioration des trottoirs, l'art public, le mobilier urbain, la modération de la circulation et l'aménagement paysager.

4.7.5 Viabilisation et infrastructure

120) Fournir des services physiques et sociaux adéquats (par exemple, des systèmes d'égouts et des conseils en matière de loisirs) et, dans le cas d'un nouveau développement, les fournir en même temps que la croissance démographique.

4.7.6 Développement du site

121) Veiller à ce que l'échelle, la forme, les proportions et la disposition spatiale des nouveaux aménagements causent une intrusion minimale dans la lumière du soleil,

l'air et l'aspect dont bénéficient les aménagements adjacents existants. Dans la mesure du possible, le nouvel aménagement doit apporter une amélioration à l'environnement physique général.

122) Faire en sorte que le nouvel aménagement soit doté d'espaces d'agrément intérieurs et extérieurs.

123) Renforcer le développement par des aménagements paysagers, en particulier pour les aires de stationnement et de chargement et comme tampon entre des utilisations différentes du sol.

124) Veiller à ce que les nouveaux aménagements intercalaires le long du côté est de l'avenue King Edward soient d'une échelle qui permette de passer des grands bâtiments universitaires aux petits immeubles résidentiels de Côte-de-Sable.

125) S'assurer que les travaux d'aménagement à l'ouest de l'avenue King Edward respectent son caractère patrimonial discret, contribuent à un sentiment d'échelle humaine et assurent une transition appropriée avec les différents bâtiments patrimoniaux et les zones environnantes. En particulier, le Conseil municipal doit :

a) permettre d'aménager des bâtiments de grande hauteur du côté nord de la rue Besserer, pour assurer la transition avec le nœud des travaux d'aménagement prestigieux autorisés le long de la rue Rideau;

b) permettre d'aménager, du côté sud de la rue Besserer, des bâtiments de grande hauteur qui sont moins élevés du côté nord de la rue Besserer afin d'établir une transition appropriée dans le profil des bâtiments avec la zone patrimoniale essentiellement de faible hauteur au sud;

c) sur les rues au sud de la rue Besserer, veiller à aménager des bâtiments essentiellement de faible hauteur, qui respectent les bâtiments patrimoniaux proches, qui y sont adaptés et qui créent une transition avec le profil des bâtiments;

126) Veiller à ce que les nouveaux développements entre la rue Waller et le côté nord de l'université respectent l'échelle et le caractère du noyau universitaire historique et l'échelle de l'avenue Laurier.

127) Dans le réaménagement de la parcelle correspondant à l'adresse municipale du 200, rue Wilbrod (l'ancienne école primaire Saint Joseph), la Ville doit tâcher d'obtenir un EPAIP ou un parc sur une partie de la propriété.

4.7.7 Participation publique

128) Prévoir la participation continue du public dans le développement de Côte-de-Sable.

4.7.8 Hauteurs des bâtiments

129) Dans le secteur pittoresque de la Côte-de-Sable, on continuera d'appliquer les hauteurs maximums de bâtiment autorisées dans le Règlement de zonage et qui dépassent les hauteurs indiquées dans l'annexe B à la date de l'adoption de ce plan secondaire. Au-delà de ces hauteurs maximums, toutes les augmentations de hauteurs obligeront à apporter une modification au Plan officiel.

4.7.9 Patrimoine

130) Les nouveaux bâtiments et les travaux de transformation ou d'agrandissement des bâtiments existants devront respecter les Lignes directrices concernant le secteur à caractère patrimonial culturel de la Côte-de-Sable ou le Plan de district de conservation du patrimoine pertinent.

4.8 Station Lees

Cette sous-section accompagne le plan d'aménagement axés sur le transport en commun (AATC) de 2014 pour l'AATC de la station Lees. Cette sous-section est destinée à refléter ses principes et objectifs. Le plan d'AATC est un document d'orientation approuvé par le Conseil, dont le statut est similaire à celui d'un plan de conception communautaire.

4.8.1 Secteur pittoresque

Cette sous-section s'applique au secteur de la station Lees comme indiqué à l'annexe A (Secteurs pittoresques). Il est généralement délimité par l'avenue Mann, le couloir de transport Alta Vista et le canal Rideau.

4.8.2 Utilisation du sol et forme bâtie

131) La Ville doit :

a) diriger la densité de développement et la hauteur des bâtiments vers le voisinage immédiat de la station Lees de l'O-Train;

b) diriger les principales utilisations non résidentielles vers la station Lees de l'O-Train;

c) maintenir le caractère de faible et de moyenne hauteurs du Robinson Village.

132) La Ville autorisera les utilisations communautaires sur les terrains de l'aréna de Côte-de-Sable. Ces utilisations comprennent un centre communautaire, un jardin communautaire, une garderie, un service d'urgence, une bibliothèque, un centre

de services municipaux, un parc, une installation récréative et sportive et un aréna.

133) Des façades actives seront exigées le long des terrains :

a) l'avenue Lees entre l'avenue Mann et l'avenue Robinson;

b) l'avenue Lees et tout segment de rue futur directement adjacent à la station Lees de l'O-Train.

4.8.3 Domaine public

134) La Ville fera l'acquisition des parcs et des installations de loisirs dans le cadre :

a) du processus d'aménagement. Les promoteurs seront tenus de réunir de plus petites parcelles de terrain dans le cadre d'un certain nombre de travaux d'aménagement pour créer des parcs de quartier.

135) Le couloir de l'espace vert passif longeant la rive du canal Rideau au campus Lees sera considéré comme un espace vert passif universitaire qui restera la propriété de l'Université d'Ottawa. Ces terrains seront accessibles au public. Les dispositions du Plan officiel de la Ville et du Plan directeur des espaces verts continueront à s'appliquer et le sentier devra être construit et entretenu au moins selon les normes de la Ville.

4.8.4 Mobilité

136) La Ville poursuivra la construction des ponts pour piétons et cyclistes comme décrite dans les plans de l'AATC. Ils devraient être conçus de manière à séparer la circulation des cyclistes et des piétons afin de répondre à la croissance actuelle et future du trafic. La Ville pourrait avoir besoin de ces ponts dans le cadre du développement des sites voisins. Il s'agit :

a) du pont enjambant l'autoroute 417 entre la rue Chapel et la station Lees de l'O-Train;

b) du pont enjambant le canal Rideau entre le campus Lees et la station Hurdman.

137) La Ville accordera la priorité au confort et à la commodité de la marche et du vélo, notamment aux principaux passages pour piétons identifiés dans le plan d'AATC. En plus des infrastructures permanentes, la Ville envisagera des améliorations provisoires et une modération de la circulation le long de l'avenue Lees, de l'avenue Mann et de l'avenue King Edward. Les améliorations provisoires et permanentes comprennent :

a) des infrastructures dédiées, séparées et toutes saisons avec des espaces distincts pour les vélos et les piétons :

i) sur toute la longueur de l'avenue Lees, en liaison avec le sentier polyvalent adjacent à l'emprise de l'O-Train;

ii) le long des rives nord et ouest du canal Rideau;

iii) le long du côté nord de l'autoroute 417;

iv) sur l'autoroute 417 parallèle à la rue Nicholas;

v) entre l'avenue Mann et la promenade du Colonel-By;

vi) le long de l'avenue Greenfield.

b) la priorité aux piétons (y compris les distances de passage réduites et la déviation horizontale et verticale) à :

i) à l'angle de l'avenue Mann et de l'avenue King Edward, avec des considérations particulières pour améliorer le confort des piétons sous les passages supérieurs de l'O-Train et de la rue Nicholas;

ii) l'avenue Lees à la sortie de l'autoroute 417 en direction du nord;

iii) l'avenue Lees et l'avenue Robinson;

iv) l'avenue Lees et la rue Chapel;

v) l'avenue Lees à la hauteur de la station Lees;

vi) l'avenue Mann devant le complexe sportif de Minto;

vii) l'avenue Mann à la hauteur du futur sentier polyvalent à l'est de l'avenue Russell;

viii) l'avenue Mann à la hauteur de la rue Chapel.

c) le rétrécissement et la rationalisation des voies de circulation afin de redistribuer l'espace aux modes actifs, aux arbres de rue et aux améliorations du domaine public le long de l'avenue Lees, en particulier entre l'avenue Mann et l'avenue Robinson.

Annexes

Annexe A – Secteurs pittoresques

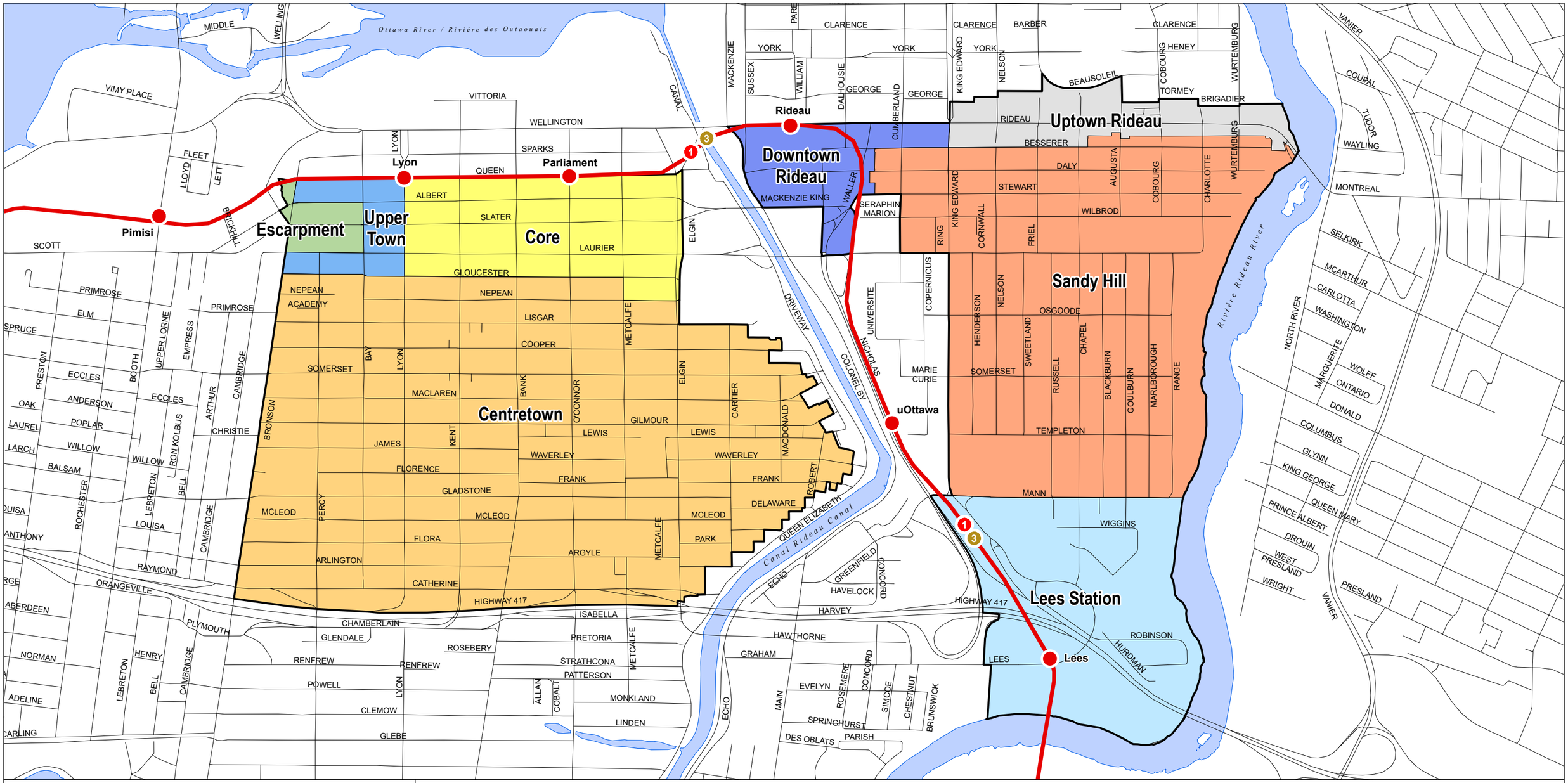
Annexe B – Plan de désignation

Annexe C – Hauteurs maximums des bâtiments

Annexe D – Redistribution de la densité sur site dans le secteur est de la rue Rideau

Annexe E – Écologiser le centre-ville

Appendice 1 – Secteurs pittoresques du centre-ville



Central and East Downtown Core / Centre-ville et centre-est

SECONDARY PLAN - VOLUME 2

Schedule A - Character Areas

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2

Annexe A - Zones de caractère

Secondary Plan Boundary / Limites du plan secondaire

O-Train

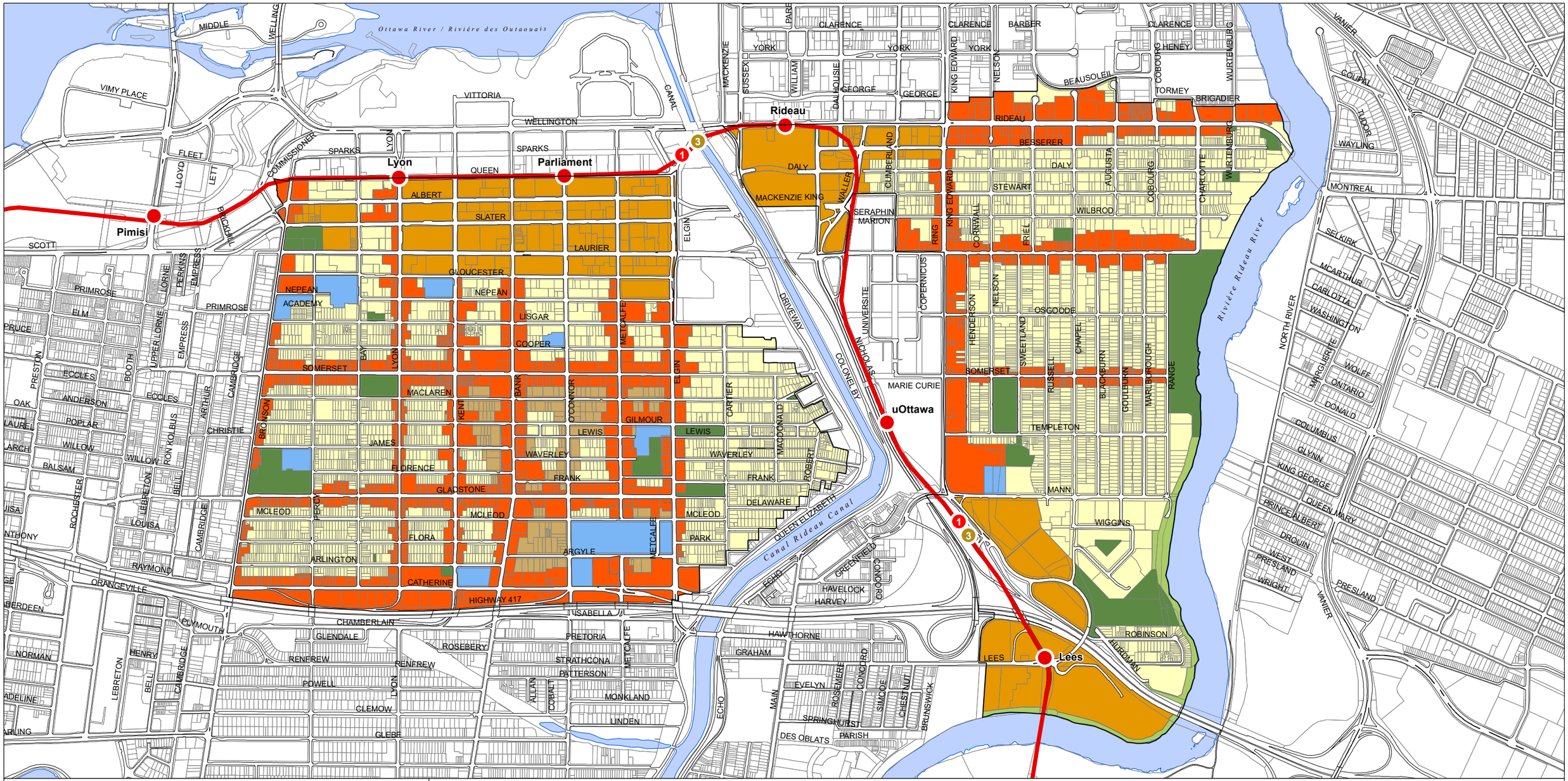
O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

0 62.5 125 250 375 500 m

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



Central and East Downtown Core / Centre-ville et centre-est

SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule B - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe B - Plan de désignation

DESIGNATION / DÉSIGNATION

- Local Neighbourhood / Zone locale – quartier
- Corridor / Couloir
- Downtown Mixed-Use / Zone centre-ville - usage mixte
- Local Mixed-Use / Zone locale - usage mixte
- Institutional / Institutionnel
- Park / Parc
- Passive Open Space / Espace vert passif
- Secondary Plan Boundary / Limites du plan secondaire
- O-Train
- 1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

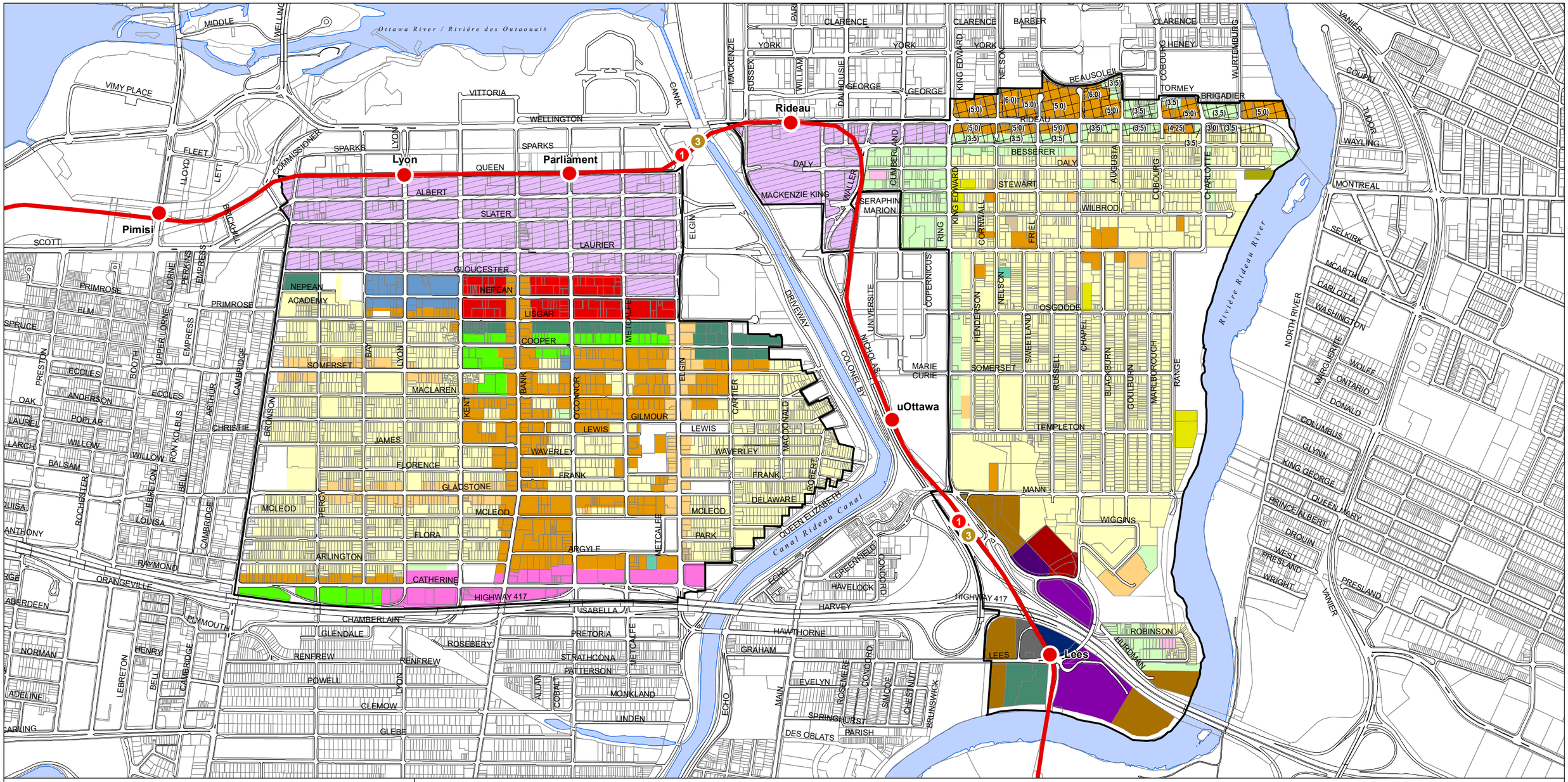
Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#10 (05/2023)
#30 (07/2024)

Ottawa

0 62.5 125 250 375 500 m

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



Central and East Downtown Core / Centre-ville et centre-est

SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule C -
Maximum Building Heights

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe C -
Hauteurs maximales des immeubles

MAXIMUM NUMBER OF STOREYS / NOMBRE D'ÉTAGES MAXIMAL

- 4 storeys / 4 étages
- 5 storeys / 5 étages
- 6 storeys / 6 étages
- 7 storeys / 7 étages
- 8 storeys / 8 étages
- 9 storeys / 9 étages
- 10 storeys / 10 étages
- 12 storeys / 12 étages
- 14 storeys / 14 étages
- 16 storeys / 16 étages
- 18 storeys / 18 étages
- 20 storeys / 20 étages
- 21 storeys / 21 étages
- 25 storeys / 25 étages
- 27 storeys / 27 étages
- 28 storeys / 28 étages
- 30 storeys / 30 étages
- 32 storeys / 32 étages
- 35 storeys / 35 étages
- 45 storeys / 45 étages

- Angular Height Plane
- Baseline Heights Area
- (5.0) Floor Space Index / Indice de la surface de plancher
- Secondary Plan Boundary / Limites du plan secondaire
- O-Train
- 1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

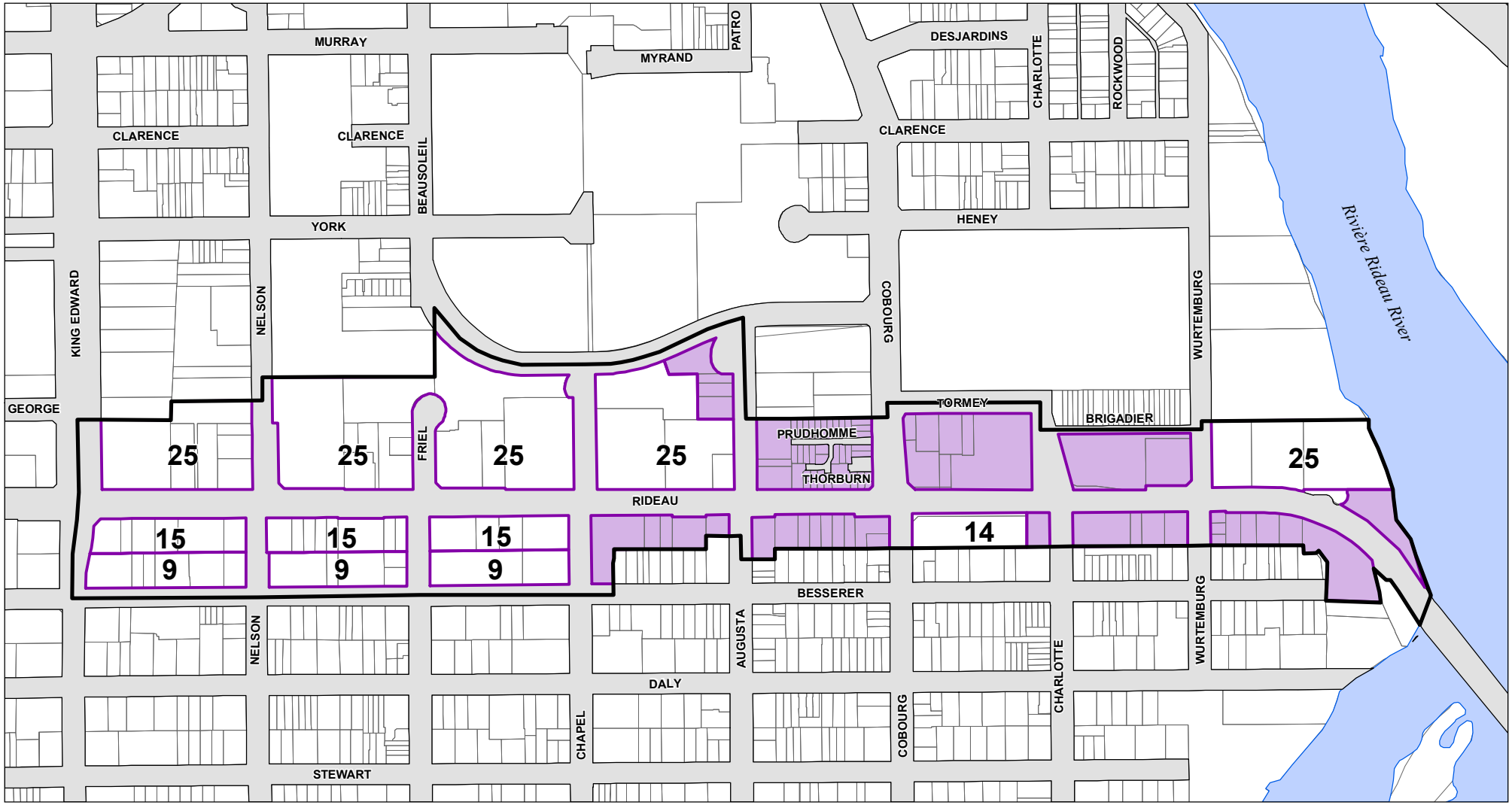
Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

OPA #10 - 05/23	OPA #22 - 03/24
OPA #5 - 09/23	OPA #30 - 07/24
OPA #17 - 11/23	

Ottawa

0 62.5 125 250 375 500 m

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



Central and East Downtown Core / Centre-ville Est et Centre

Uptown Rideau Character Area Boundary/
Zone de caractère du secteur est de la rue Rideau

Areas not appropriate for on-site density redistribution /
Les zones non appropriées pour le répartition de la densité sur les lieux

XX Maximum building heights after density redistribution /
Hauteur de bâtiment maximale après la répartition de la densité

Ottawa

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

SECONDARY PLAN - Volume 2

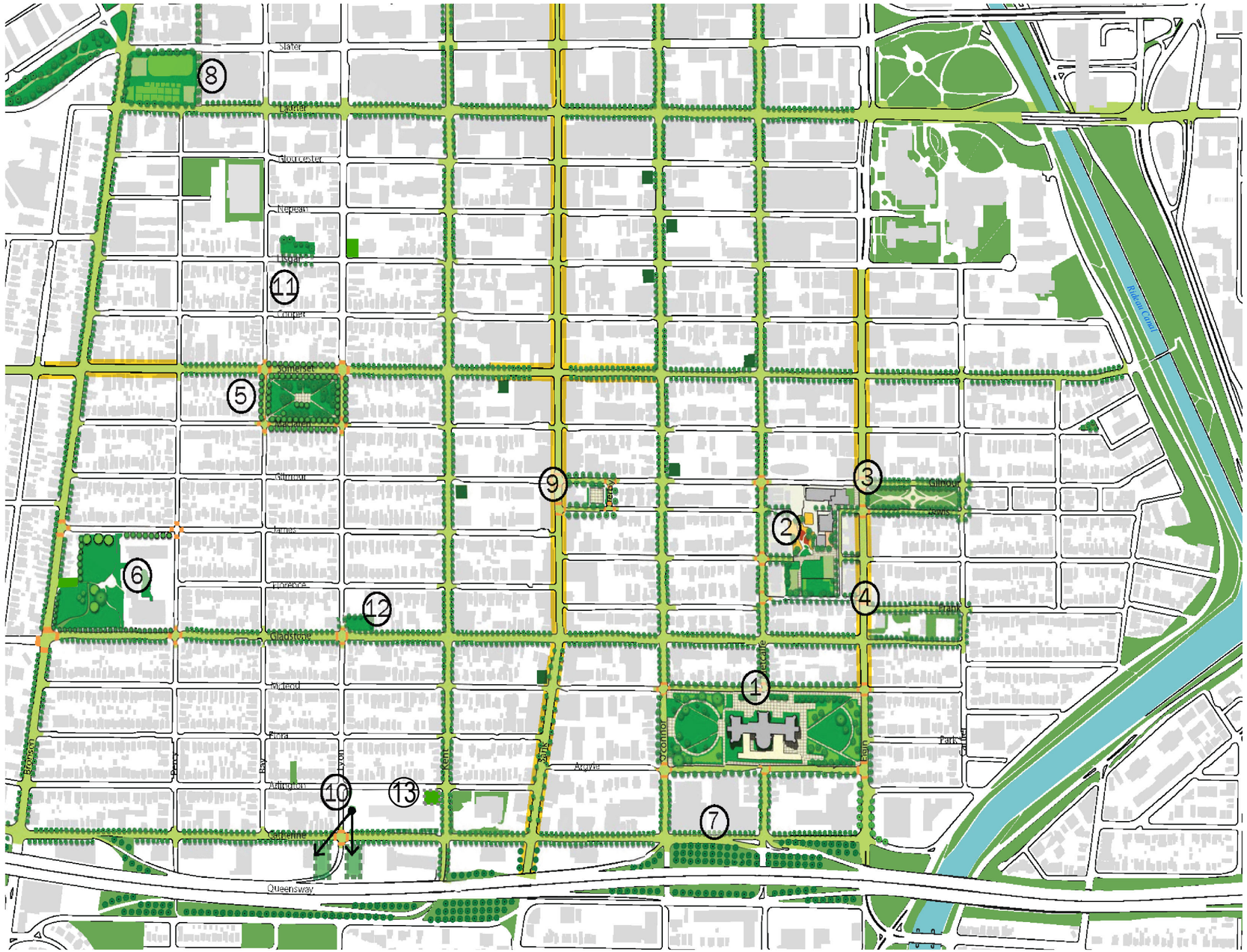
Schedule D - Uptown Rideau - On-site Density Redistribution

PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Annexe D - Secteur est de la rue Rideau - Répartition de la densité sur les lieux

**Note: The max height shown on this schedule indicates the max permitted height in each character area identified in this Plan. It is NOT an as-of-right condition applicable to every single property. It only applies to properties where density redistribution may be deemed appropriate in accordance with the conditions established in this Plan.

** Remarque: La hauteur maximum indiqué sur ce calendrier indique la hauteur max autorisée dans chaque zone de caractère identifiés dans ce plan. Il est pas une condition que de plein droit applicable à chaque propriété unique. Elle ne concerne que les propriétés où le répartition de la densité peut jugées appropriées en conformité avec les conditions établies dans ce plan.



Central and East Downtown Core / Centre-ville et centre-est

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule E - Greening Centretown

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe E - Écologiser le centreville

REPAIR AND UPGRADE / RÉFECTION ET EMBELLISSEMENTS

1 Museum of Nature Open Space / Espace vert du Musée de la nature
2. Jack Purcell Park / Parc Jack-Purcell
3. Minto Park / Parc Minto
4. St. Luke's Park / Parc St. Luke's
5. Dundonald Park / Parc Dundonald
6. McNabb Park / Parc McNabb

NEW PARKS & OPEN SPACES / NOUVEAUX PARCS ET ESPACES VERTS

7. Catherine Linear Landscape / Aménagement paysager linéaire de la rue Catherine
8. Upper Town Commons / Biens communaux de la Haute-Ville
9. Derby Lane Square / Place de la ruelle Derby
10. Catherine Park / Parc Catherine
11. Lisgar Parkette (Hydro Land) / Mini-parc Lisgar (couloir de transport d'électricité)
12. Gladstone Park (Hydro Land) / Parc Gladstone (couloir de transport d'électricité)
13. Arlington & Kent Park / Parc Arlington et Kent

SMALL OPEN SPACES / PETITS ESPACES OUVERTS

Illustrative location only / Emplacement illustratif seulement

Main Street / Rue principale

Priority Streetscape Improvement / Amélioration du paysage de rue prioritaire

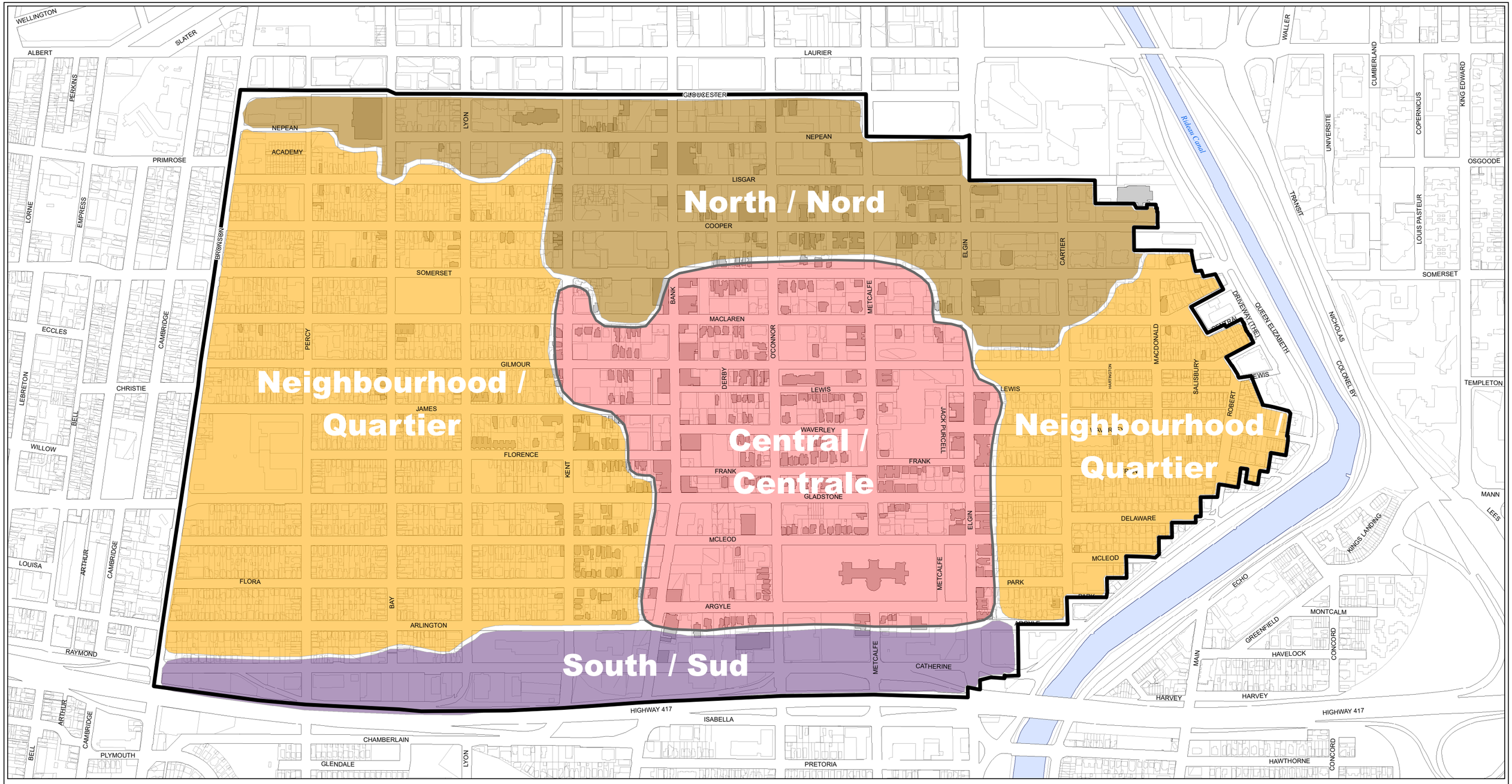
Possible Small Open Space Location / Lieu possible d'un petit espace vert

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements
OPA #30 - 07/24

Ottawa

0 37.5 75 150 225 300 m

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



Central and East Downtown Core / Centre-ville Est et Centre

SECONDARY PLAN - Volume 2
Annex 1 - Centretown Character Areas

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Appendice 1 - Zones de caractère - Centre-ville

CHARACTER AREAS / ZONES DE CARACTÈRE

- North / Nord
- Neighbourhood / Quartier
- Central / Centrale
- South / Sud

CENTRETOWN / CENTRE-VILLE

Ottawa

0 37.5 75 150 225 300 m

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