

## L'ancienne Kanata

### 5.7 Centre de ville

#### 5.7.1. Contexte

La communauté du centre-ville englobe environ 230 hectares de terrains dans le centre de la zone urbaine, située de part et d'autre de l'autoroute provinciale 417. Elle est délimitée par quatre artères urbaines majeures à savoir : la promenade Campeau au nord, le chemin March-Eagleson à l'est, le chemin Katimavik au sud et le chemin First Line, au nord de l'autoroute 417, à l'ouest.

Lorsque la planification du centre-ville s'est amorcée dans les années 1970, on prévoyait que cette communauté chevaucherait le Queensway. Tandis qu'un aménagement considérable se produisait du côté sud, le côté nord évoluait lentement en raison de divers facteurs. On reconnaît maintenant que l'essentiel de l'aménagement urbain du centre-ville se produira du côté nord, avec seulement deux raccordements traversant le Queensway - la passerelle pour piétons existante et le futur croisement du chemin Castlefrank.

Les politiques énoncées pour l'aménagement du centre-ville s'appliqueront à l'ensemble de la communauté du centre-ville. Divers autres articles du Plan officiel de la Ville d'Ottawa s'appliqueront également à ces terrains.

#### 5.7.2. Énoncé de vision

Le centre-ville de Kanata sera un secteur animé et vivant contenant un mélange d'utilisations urbaines disposées selon une forme et une échelle qui seront à la fois humaines et adaptées à leur fonction. Il s'agira d'un secteur distinctement reconnaissable qui servira les résidents et attirera les visiteurs et sera une source de fierté continue pour les générations à venir.

#### 5.7.3. Buts, objectifs et principes de conception

Les buts, objectifs et principes de conception suivants ont été établis en se fondant sur des études antérieures, la rétroaction de la communauté et le désir de concrétiser la vision du centre-ville de Kanata.

##### 5.7.3.1 BUT [Modification no 14, 8 septembre 2004]

Créer un centre dynamique et attrayant qui réponde aux besoins de ce secteur.

##### OBJECTIFS/PRINCIPES DE CONCEPTION

Prévoir un mélange d'utilisations résidentielles, commerciales, municipales, institutionnelles, culturelles et liées à l'emploi haut de gamme et à densité élevée, plus particulièrement dans les environs de la rue principale. Ces utilisations, qui viendront se greffer aux premiers aménagements du secteur, inciteront les gens à s'établir à Kanata et feront du secteur un lieu dynamique au caractère urbain.

Fournir des possibilités et des installations qui répondent aux besoins de ce secteur et tiennent compte des différents groupes d'âge et de revenus ainsi que des diverses cultures.

Veiller à ce que l'aménagement favorise un sentiment d'échelle humaine et encourage l'interaction en créant pour les piétons des milieux intéressants et sécuritaires grâce à des éléments comme des structures protégeant des intempéries, des points de vue intéressants et un éclairage approprié.

**5.7.3.2 BUT [Modification no 14, 8 septembre 2004]**

Améliorer le domaine public et reconnaître le caractère permanent des décisions prises.

**OBJECTIFS/PRINCIPES DE CONCEPTION**

S'assurer que, de par leur emplacement, les rues contribuent au domaine public en constituant l'ossature urbaine de la forme bâtie, en offrant des vues publiques, en permettant l'aménagement d'une forêt urbaine et en favorisant les déplacements des personnes utilisant les divers modes de transport.

Réserver les espaces de premier plan en vue d'aménager des lieux témoignant de la fierté municipale et d'offrir un emplacement de choix pour les œuvres d'art et les monuments publics.

**5.7.3.3 BUT [Modification no 14, 8 septembre 2004]**

S'assurer que le plan du centre d'activité est suffisamment souple et exhaustif pour pouvoir s'adapter aux différentes situations imprévisibles.

**OBJECTIFS/PRINCIPES DE CONCEPTION**

S'assurer que la taille et l'orientation des îlots sont établies en fonction d'un réseau routier modifié et permettront les aménagements et d'éventuels réaménagements dans un avenir très éloigné, compte tenu que les villes sont en constante évolution. Lorsque c'est possible, faire en sorte que les installations puissent remplir plusieurs fonctions, par exemple :

des bassins de rétention des eaux pluviales servant également d'écrans visuels;  
des surfaces à planter utilisées comme écrans visuels et filtres environnementaux.

Tirer parti de l'occasion unique que représente pour Kanata le fait que son centre d'activité sera relié directement au futur couloir du Transitway.

**5.7.3.4 BUT [Modification no 14, 8 septembre 2004]**

Intégrer dans les aménagements les éléments naturels et du milieu bâti de manière à rappeler le caractère de Kanata en tant que ville à la campagne.

**OBJECTIFS/PRINCIPES DE CONCEPTION**

Encourager les aménagements qui s'intègrent harmonieusement à la topographie et aux autres caractéristiques naturelles du secteur.

Réserver les terrains voulus pour l'aménagement d'un grand espace libre à proximité de la rue principale.

Constituer un réseau de petits parcs jouxtant les principaux liens piétonniers et fournissant des lieux de rencontre, tout en constituant un rappel de notre patrimoine naturel.

Réduire le plus possible la nuisance que représente la 417 pour les utilisations résidentielles. Encourager les entreprises à s'installer aux abords de l'autoroute afin de profiter de la visibilité accrue que leur offrent ces emplacements.

**5.7.3.5 BUT [Modification no 14, 8 septembre 2004]**

Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour servir le centre d'activité.

**OBJECTIFS/PRINCIPES DE CONCEPTION**

Concevoir et construire un réseau routier qui réponde d'abord aux besoins des gens et reconnaisse que les espaces publics que sont les voies de circulation ne servent pas uniquement aux déplacements des voitures particulières.

Aménager des liens piétonniers efficaces entre les zones d'activités et veiller à conserver des distances de marche raisonnables. [Modification no 14, 8 septembre 2004]

### **5.7.4. Questions générales**

La présente section résume quelques-uns des principaux enjeux d'ordre commercial et autres qui influent sur les utilisations du sol envisagées pour l'aménagement définitif du centre-ville. Elle détermine également des politiques générales à cet égard.

#### **5.7.4.1 Emploi**

Un nombre excessif de locaux à bureaux ont été construits pendant les années 1980 et les études de marché laissent croire que les taux d'absorption seront lents jusqu'au milieu des années 1990. Après cette période, les possibilités d'aménagement dans les emplacements visibles et accessibles se concrétiseront avec le lotissement d'autres terrains du centre-ville, une fois que la croissance ajoutera au potentiel lucratif de ces emplacements. En se fondant sur une compréhension actuelle des besoins du marché, au moins 12 500 emplois seront créés dans le centre-ville de Kanata, avec un objectif ultime établi à l'article 3.6.2 du Plan officiel d'Ottawa. L'atteinte de ces cibles peut être échelonnée sur une période de 20 à 40 ans, selon les conditions du marché.

#### **5.7.4.2 Secteur commercial**

L'aménagement de Kanata s'est traduit dans le passé par un éventail de lotissements commerciaux situés en des endroits pratiques et axés sur la communauté, conjugué à une bande commerciale concentrée sur le chemin Hazeldean.

Selon les études de marché, la croissance démographique et la modification des habitudes de consommation présentent une occasion unique de compléter l'aménagement existant en prévoyant l'implantation graduelle d'installations commerciales régionales au cœur même de la ville. L'accès à l'autoroute 417, la visibilité depuis les grandes artères urbaines et un emplacement central procurent l'élan initial requis dans un marché de plus en plus concurrentiel. L'accès au Transitway, la proximité d'une population grandissante et une rue principale attrayante aideront à soutenir les nouvelles possibilités de croissance adaptées aux conditions du marché.

Les politiques du présent Plan officiel et le règlement de zonage guideront soigneusement les diverses formes que prendra le développement commercial de Kanata et contribueront à faire en sorte que les occasions que présente le marché se traduisent par l'embellissement du centre-ville.

#### **5.7.4.3 Secteur résidentiel**

Les indicateurs démographiques laissent croire qu'au fur et à mesure que la Ville s'établira et croîtra, il lui faudra répondre, en matière de logement, aux besoins des petits ménages, des ménages à faible revenu et des ménages qui font peu usage d'une automobile particulière, notamment en construisant des logements abordables et des logements sociaux.

Selon les études de marché, environ 3 000 logements peuvent être aménagés dans le centre-ville. De 2 600 à 3 650 logements sont prévus. Ces chiffres seront réévalués de temps à autre, au besoin. La répartition approximative de ces logements pourrait se présenter ainsi :

<b>Faible</b>	<b>Élevée</b>
---------------	---------------

**Centre-ville de Kanata**

Sud de l'autoroute 417	800	1050
Rue principale et centre	1000	1500
Quartier des affaires (au nord de l'autoroute 417)		
Zone résidentielle du centre-ville (au nord de l'autoroute 417)	800	1100
<b>Total</b>	<b>2600</b>	<b>3650</b>

Divers types de logement de taille variée seraient offerts dans le centre-ville en fonction des objectifs de l'ancienne Ville de Kanata en matière de logement, afin de combler l'éventail complet des besoins résidentiels de la communauté en évolution.

**5.7.4.4 Hauteur et densité des immeubles**

*[Fait suite au l'amendement #136, 10 septembre 2014]*

**5.7.5. Utilisation du sol****5.7.5.1 Rue principale**

La désignation " rue principale " inclura un aménagement à usages mixtes parmi les plus prestigieux et les plus concentrés de Kanata, lequel réunira des commerces de détail, des centres de services, des bureaux gouvernementaux et des installations culturelles et récréatives au rez-de-chaussée ainsi que des utilisations axées sur l'emploi et le logement à l'étage afin d'assurer, jour et soir, la vitalité du centre-ville. L'aménagement résidentiel sera encouragé afin d'aider à garantir cette vitalité.

Les utilisations commerciales valorisées comprendront des boutiques spécialisées offrant divers produits tels des produits de boulangerie, des fruits et légumes, de la viande, du poisson, et des vêtements, ainsi que des cafés et d'autres installations visant à répondre aux besoins de la population locale et à enrichir la gamme de commerces de détail qu'abritera le Centre commercial régional.

Une attention très particulière sera consacrée à l'obtention de constructions de qualité. Les lignes directrices relatives à la conception des immeubles seront plus détaillées que celles adoptées pour d'autres secteurs du centre-ville afin de faire en sorte que la rue principale soit en définitive la pièce maîtresse de la communauté et un pôle constant d'attraction de résidents et de visiteurs.

L'aménagement de commerces privés sera encouragé afin de favoriser un mélange synergique d'utilisations et d'activités.

Le stationnement hors rue sera confiné aux terrains situés derrière les édifices bordant la rue principale et/ou sera offert dans des structures conçues pour ressembler à des édifices, si elles sont visibles de la rue, lesquelles intégreront de préférence des commerces de détail au rez-de-chaussée.

Des liens piétonniers sécuritaires et pratiques assureront l'accès à l'espace libre du centre-ville.

Les terrains de la place municipale appartiennent à la Ville et seront ultimement aménagés à des fins municipales de manière à servir l'ensemble de la ville. Ils pourront comprendre une bibliothèque, un cinéma, un hôtel de ville ou des installations semblables. L'emplacement de choix situé à l'angle sud du triangle sera réservé à l'aménagement d'un lieu commémoratif qui sera très visible depuis n'importe quel point de la rue principale.

Bien que la majeure partie de la rue principale ne puisse pas être aménagée avant que le réseau d'égouts sanitaires ait été prolongé vers l'ouest depuis l'extrémité est du centre-ville, la possibilité

d'amener les services publics jusqu'à la place municipale, à partir d'une propriété voisine située de l'autre côté de la promenade Campeau, pourra permettre de devancer l'aménagement de cet emplacement clé.

En plus de ces politiques, les parties pertinentes de l'article 5.7.5.2, Quartier d'affaires central, énoncées ci-dessous, s'appliqueront aussi à la rue principale.

#### **5.7.5.2 Quartier d'affaires central**

La désignation de quartier d'affaires central vise les terrains situés au cœur du centre-ville. Ces terrains offrent des avantages sur le plan de la visibilité et de l'accessibilité en raison de la proximité du Queensway. Cette désignation vise à faire en sorte que ces terrains deviennent une place urbaine qui sera le principal lieu de travail, d'administration municipale et d'animation culturelle de Kanata et sera assortie de lotissements résidentiels à plus forte densité. Ces terrains formeront dans l'ensemble, avec ceux réservés à l'aménagement de la rue principale et du Centre commercial régional de Kanata, le secteur désigné centre-ville dans le Plan officiel d'Ottawa..

Les terrains désignés " quartier d'affaires central " sont adjacents aux stations centre et ouest du Transitway, donnant ainsi un accès pratique aux piétons et aux cyclistes ainsi qu'aux véhicules motorisés. Les terrains du quartier d'affaires central et les stations du Transitway seront dans la mesure du possible reliés par un réseau de voies piétonnières continues à l'abri des intempéries.

#### **Utilisations permises**

Le quartier d'affaires central réunira des bureaux, des industries légères, comme les entreprises de haute technologie dont les opérations se trouvent dans des édifices semblables à des locaux à bureaux, des lieux de travail typiques de ceux que l'on retrouve dans les quartiers d'affaires centraux, des hôtels et des commerces qui servent le secteur des affaires. Des projets résidentiels à plus forte densité (généralement de 65 à 100 logements par hectare net ou plus), ou à densité moyenne (de 50 à 65 logements par hectare net) s'ils sont inclus dans une zone polyvalente, seront exigés afin de rehausser la vitalité de ce secteur et de celui de la rue principale.

La partie du quartier des affaires central qui est attenante à la promenade Campeau accueillera principalement des lotissements résidentiels et sera aménagée sous une forme qui n'éclipsera pas le caractère de la communauté de Kanata Lakes.

Les usages mixtes au sein d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments seront encouragés. Les utilisations commerciales répondant aux besoins des employés et des résidents seront permises au rez-de-chaussée des édifices à bureaux et des bâtiments résidentiels. Le stationnement dans la rue sera encouragé dans ce secteur.

***L'aménagement qui se fera en bordure d'un important peuplement de pins blancs qui est situé dans un secteur de moins d'un hectare du côté sud du chemin Castlefrank, sera conçu de manière à préserver le plus possible cette composante naturelle. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]***

#### **Densité**

***L'aménagement doit être conçu de manière à atteindre, en matière d'emploi et de logement, les objectifs du présent Plan officiel ou à permettre d'accroître facilement la densité pour réaliser ces objectifs de façon réaliste. En définitive, un rapport plancher-sol d'au moins 1,5 sera atteint. La hauteur des édifices devra varier et sera limitée en général à dix étages pour les utilisations résidentielles et à huit étages pour les utilisations non***

***résidentielles. Les édifices seront orientés vers la rue et auront des marges de recul faibles mais diversifiées afin de créer un intérêt visuel. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]***

#### **Échelonnement**

Les projets résidentiels au sein du quartier d'affaires central pourraient se réaliser avant que les édifices à bureaux et les commerces soient construits et cela est permis dans la mesure où l'objectif de création de 10 000 emplois est maintenu. Il pourrait en résulter que ces terrains demeureront en grande partie vacants pendant de longues périodes ou qu'au moment où ils seront lotis ou réaménagés, les travaux de construction poseront problème.

***Les étapes initiales de l'aménagement pourraient créer de grandes aires de stationnement et donner lieu, à cet égard, à des ententes de partage. On prévoit que les stationnements seront éventuellement abrités dans des structures conçues à cette fin. Il faudra veiller soigneusement à choisir l'emplacement des premiers lotissements de manière à faciliter le réaménagement ultérieur requis pour atteindre les densités définitives sans toutefois devoir détruire les aménagements initiaux. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]***

#### **5.7.5.3 Centre commercial régional de Kanata**

***Le Centre commercial régional de Kanata englobe les terrains situés entre l'autoroute 417, la promenade Terry Fox, la promenade Campeau et le chemin Castlefrank. Ces terrains jouxtent la rue principale et le quartier d'affaires central, dont une partie était auparavant incluse dans ces désignations. L'ensemble de ce secteur désigné dorénavant " Centre commercial régional de Kanata " est aussi divisé en sous-catégories RSC-1, RSC-2 et RSC-3, comme l'indique l'annexe B-1 du présent Plan et tel qu'il est précisé ci-dessous. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]***

Collectivement, les terrains désignés " Centre commercial régional de Kanata " seront aménagés en vue d'offrir une gamme complète d'activités commerciales et autres propres à un centre urbain, dont la plus vaste concentration de commerces de détail et de services de choix de la Ville. Cette planification proposée fait apparaître non seulement les possibilités d'aménagement offertes et les avantages géographiques inhérents à ces terrains, mais montre également combien il importe d'encourager les projets d'aménagement dans ce secteur clé du centre de Kanata pour servir les résidents de la ville et des régions avoisinantes. L'aménagement du Centre commercial régional de Kanata facilitera et favorisera l'implantation d'autres usages et secteurs recherchés tout en respectant l'harmonie du centre-ville, en particulier le secteur avoisinant désigné " rue principale ".

#### **a) Principes d'aménagement urbain**

L'aménagement urbain des terrains du Centre commercial régional de Kanata devrait être fondé sur les principes généraux suivants :

1. Toutes les parties du Centre commercial régional de Kanata devraient être aménagées de façon à faciliter l'intégration et le raccordement entre les diverses composantes de ce centre commercial et les éléments avoisinants du centre-ville de Kanata. La desserte de la rue principale, du quartier d'affaires central, de la station express du Transitway et de l'aménagement existant dans le secteur connu sous le nom de " Kanata Centrum " devrait être établie en priorité.

2. L'orientation et les caractéristiques de marque du prolongement vers le sud de la rue principale devraient être établies clairement. Cette remarque s'applique également à la partie de l'axe piétonnier proposé, dénommé allée municipale, qui relie le complexe cinématographique AMC au Centrum et la partie située entre l'espace libre faisant face au complexe cinématographique et les futurs locaux à bureaux donnant sur l'avenue Kanata.
  3. De façon générale, le centre commercial relié par ses voies piétonnières et carrossables devrait prévoir des espaces libres et des endroits stratégiques qui favorisent les rassemblements et l'interaction.
  4. L'agencement et la construction des aménagements situés dans la zone RSC-2 à l'est de la promenade Earl Grey devraient être tels que l'ensemble ou une partie de ces aménagements puissent être construits, transformés ou réaménagés sous forme de structures abritées offrant des passages piétonniers intérieurs climatisés ou, dans le cas des allées piétonnières et carrossables, des structures offrant des installations piétonnières à l'abri des intempéries. Des commerces de détail et des aires de stationnement à niveaux multiples peuvent également être aménagés. Ces aménagements devraient être intégrés physiquement au complexe cinématographique existant et aux futurs locaux à bureaux.
  5. Le type et l'emplacement des aménagements proposés devraient favoriser l'accès le plus pratique possible à la future station express du Transitway en construisant, par exemple, les bureaux ou autres bâtiments de marque à proximité de la future station et en permettant aux usagers des transports en commun d'y accéder facilement et sans danger à partir des bâtiments situés près de la nouvelle station.
  6. ***L'aménagement urbain de l'ensemble de ce secteur devrait intégrer des éléments visuels de taille qui constitueraient des points de repère et des points d'accès comme des bureaux ou des bâtiments résidentiels situés près de la station express du Transitway, du croisement de la rue principale et du chemin Castlefrank et de l'accès à l'allée municipale depuis la promenade Earl Grey. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]***
  7. L'aménagement urbain de ces projets, dont les structures du Transitway, devrait être intégré et comprendre des éléments qui reflètent les symboles d'aménagement de Kanata comme le Bouclier canadien.
  8. L'aménagement et l'agencement du centre commercial régional et des secteurs qui s'y rattachent devraient être avant tout pratiques et sûrs, et accorder notamment la priorité à l'éclairage, aux dispositifs de sécurité et à la facilité d'accès.
  9. L'aménagement du Centre commercial régional de Kanata sera échelonné de façon logique et harmonieuse.
- b) Utilisation du sol et fonction envisagée**
1. La zone désignée " Centre commercial régional de Kanata " comprend une partie des secteurs qui faisaient auparavant partie du quartier d'affaires central (QAC) et de la rue principale (RP) ainsi que du Centre commercial régional. Le Centre commercial régional de Kanata (CCRK) comprend un certain nombre de sous-catégories qui expriment des fonctions différentes du plan d'implantation, soit les sous-catégories RSC-1, RSC-2 et RSC-3. Ces sous-catégories figurent à l'annexe B-1 du présent Plan.
  2. Le Centre commercial régional de Kanata devrait être aménagé de façon à comprendre d'importants équipements collectifs urbains tels qu'ils sont définis à l'article 3.6.7 du Plan officiel d'Ottawa ainsi qu'une vaste gamme de services et autres activités propres à un lieu central, un centre d'emploi et quelques aménagements résidentiels à forte densité en marge du quartier d'affaires central et de la rue principale.

3. En conséquence, le Centre commercial régional de Kanata regroupera la gamme la plus vaste et la plus complète de commerces et de services de tous types. Parallèlement à l'aménagement et à l'utilisation des autres désignations du centre-ville, le Centre commercial régional de Kanata contribuera à l'évolution et à l'aménagement du centre-ville qui deviendra le cœur même de Kanata ainsi qu'un centre d'activités et d'emploi régional d'importance considérable à Ottawa. Les terrains réservés à la construction du Centre commercial régional de Kanata permettront d'y aménager les principaux commerces, lieux de divertissement, centres de services et autres activités commerciales du centre-ville et de la Ville d'Ottawa. En aménageant et en renforçant progressivement ces activités, le Centre commercial régional de Kanata contribuera à faire de Kanata et de son centre-ville un secteur de plus en plus autonome qui pourra répondre aux besoins divers de ses résidents en leur offrant une gamme complète de biens et services et un lieu de choix qui attirera de plus en plus la population régionale avoisinante.
4. Le Centre commercial régional de Kanata devrait comprendre un gros centre commercial défini à l'article 3.6.7 du Plan officiel d'Ottawa, soit un bâtiment ayant au minimum 35 000 pieds carrés de superficie brute de location pour commerces de détail et centres de service. L'aménagement total devrait finir par atteindre environ 125 000 pieds carrés de superficie brute de location. Comme le prévoient les politiques s'appliquant à la catégorie RSC-2 ci-dessous, le un gros centre commercial devrait être beaucoup plus grand que le minimum établi par le Plan officiel d'Ottawa, ce qui est l'objectif du présent Plan.

**c) Utilisations permises**

Les utilisations permises comprennent une gamme complète de commerces de détail et de restaurants, des cliniques, des centres de service, des lieux de divertissement, des établissements de loisirs, des hôtels, des centres de congrès et d'autres établissements. L'aménagement de bureaux et de logements résidentiels à forte densité est également autorisé, principalement le long de l'avenue Kanata et près de la station express du Transitway. Les politiques spécifiques s'appliquant à l'aménagement et à l'utilisation des désignations RSC-1, RSC-2 et RSC-3 sont définies dans les parties suivantes.

**d) Politiques d'aménagement s'appliquant au secteur RSC-1**

**Emplacement et aménagement existants**

Cette désignation s'applique à l'aménagement existant situé au nord-ouest de la promenade Earl Grey et à d'autres aménagements futurs prévus à proximité de la promenade Roland Michener. Cette zone est devenue en partie un secteur communautaire commercial et elle regroupe aussi quelques magasins privés à grande surface qui répondent principalement aux besoins des clients motorisés et qui comptent de vastes aires de stationnement en surface situées près de l'entrée de chaque bâtiment et commerce.

**Aménagement futur**

Cette structure d'aménagement peut se poursuivre et il se peut aussi qu'à long terme, les bâtiments et structures soient regroupés et recouverts. Tous les types de commerces de détail normalement autorisés dans le Centre commercial régional de Kanata le sont dans ce secteur.

1. Le règlement de zonage peut limiter le nombre total de commerces de détail et de centres de service dans la zone désignée RSC-1 en vue d'encourager l'aménagement d'établissements régionaux de vente au détail prévu pour les terrains de catégorie RSC-2. Dans le premier cas, la superficie brute de location des commerces et centres de services autorisés par le règlement municipal pour les terrains de catégorie RSC-1 ne peut dépasser 41 000 mètres carrés environ. Cette superficie comprend tous les aménagements existants, les aménagements prévus ainsi qu'un agrandissement modeste. Le règlement municipal peut être modifié par la suite à cet égard, sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification au présent Plan, en vue de prévoir d'autres aménagements qui permettraient de regrouper et de recouvrir les bâtiments et structures cités plus haut. [MPO 51, CAMO, 21 septembre 2000]

**e) Politiques d'aménagement s'appliquant au secteur RSC-2**

**Emplacement et aménagement existants**

1. Cette désignation s'applique au secteur situé au sud-est de la promenade Earl Grey, exception faite toutefois du secteur donnant sur l'avenue Kanata et de l'hôtel en cours de construction. Ce secteur englobe le complexe cinématographique existant et les terrains non lotis qui devraient abriter des commerces de détail et des centres de service ainsi que le futur réseau du transport en commun.

**Aménagement futur**

2. Ce secteur devrait, selon le plan établi, abriter la plus forte concentration de commerces et de centres de service haut de gamme dans le Centre commercial régional de Kanata, la future station express du Transitway, le Parc-o-bus ainsi qu'un nombre limité de locaux à bureaux et de logements résidentiels. Il est prévu que cette forme d'aménagement sera largement axée sur le piéton, facilitera l'usage des transports en commun et accueillera une vaste gamme d'installations de tailles diverses; cet aménagement se fera de façon progressive et harmonieuse et sera conforme aux politiques suivantes relatives à la priorité donnée aux piétons et au transport en commun, au mélange des densités et à l'échelonnement. Le Conseil municipal encourage l'aménagement d'une enceinte climatisée si des piétons y circulent et l'aménagement d'une enceinte partielle ou à l'abri des intempéries si des piétons et des automobiles y ont accès; le présent Plan exige que tout projet d'aménagement soit mené de manière à pouvoir construire une enceinte partielle ou totale à l'avenir.
3. La construction de commerces et de centres de service d'une superficie brute de location de 35 000 pieds carrés au moins sera réalisée progressivement sur les terrains de catégorie RSC-2. Ce projet devrait permettre de construire des commerces de détail et centres de service afin d'atteindre une superficie brute de location d'au moins 50 000 mètres carrés, complexe cinématographique compris. Cette forme d'aménagement pourrait inclure des bâtiments commerciaux à niveaux multiples abritant des commerces de détail et des centres de service ainsi qu'un parc de stationnement étagé. Ce type d'aménagement devrait être axé principalement sur le piéton, être pratique et être conçu et réalisé de manière à pouvoir mettre le piéton à l'abri partiel ou total des intempéries. Des bâtiments autonomes renfermant des commerces de détail comme ceux situés dans le secteur RSC-1 ne sont pas autorisés dans ce secteur, mais cette directive n'a pas pour objet d'interdire les bâtiments à vocation unique qui sont situés et aménagés conformément aux normes suivantes :
  - a) une ou plusieurs façades du bâtiment sont orientées vers un passage pour piétons ou pour piétons et véhicules et toutes les entrées piétonnières publiques sont situées le long de cette façade ou de ces façades,
  - b) le bâtiment est conçu de manière à réduire les surfaces murales aveugles

- donnant sur des passages pour piétons ou pour piétons et véhicules, en favorisant un traitement architectural, y compris en construisant des fenêtres pour permettre de voir à l'intérieur du bâtiment ou des vitrines, en ajustant l'emplacement, le nombre et l'espacement des entrées piétonnières publiques dans le bâtiment et en recourant à d'autres techniques d'aménagement, et
- c) la superficie séparant la façade d'un bâtiment bordant la voie piétonnière ou le passage piétons-véhicules et celle d'un bâtiment adjacent situé du même côté que la voie piétonnière ou le passage piétons-véhicules ne dépasse pas 8,5 mètres.

**Priorité accordée aux piétons et au transport en commun**

4. Le but recherché est de faire en sorte que l'aménagement de commerces de détail et de centres de service dans ce secteur soit axé sur un réseau complet de passages pour piétons et de voies piétonnières et carrossables, y compris une grande allée piétonnière dénommée " allée municipale " qui raccorderait, d'est en ouest, la promenade Earl Grey au complexe cinématographique en façade et, à l'est, une voie piétonnière et carrossable qui serait une prolongation, au sud, de la rue principale depuis l'avenue Kanata. L'allée municipale pourrait également s'étendre du nord au sud vers l'avenue Kanata ou vers la future station express du Transitway. De petites voies piétonnières permettront d'avoir accès aux aires de stationnement desservant les installations aménagées le long de l'allée municipale. Une autre solution consisterait à prolonger l'allée municipale à l'est de la voie pour piétons et véhicules qui, au sud, va du croisement de la rue principale et de l'avenue Kanata ou à aménager ce secteur en construisant des voies piétonnières et carrossables normales. Le plan conceptuel général de ces éléments figure au tableau 10 du " Plan directeur conceptuel du Centre commercial régional de Kanata, 1999 ", joint en annexe.
5. Pour les besoins du présent Plan, l'allée municipale est une voie piétonnière normale intérieure ou extérieure, des commerces et centres de service étant aménagés de part et d'autre cette voie. L'allée municipale sera une voie piétonnière urbaine et sera aménagée de manière à faciliter les rassemblements et l'interaction. L'allée municipale sera suffisamment large pour permettre aux piétons de se déplacer librement et pour en assurer l'entretien toute l'année. Elle sera aussi conçue et construite de manière à pouvoir être recouverte partiellement ou entièrement à l'avenir.
6. En ce qui concerne les aménagements situés à proximité de l'allée municipale, l'accès public à chaque bâtiment ou installation se fera à partir de cette allée. Pour les aménagements jouxtant la voie normale pour piétons et véhicules, qui s'étend vers le sud à partir du croisement projeté entre l'avenue Kanata et la rue principale, ou d'autres voies piétonnières et carrossables normales ou des voies pour piétons normales, l'accès public à chaque bâtiment ou installation se fera à partir de la voie normale pour piétons ou pour piétons et véhicules, selon le cas.

7. La largeur maximale d'une voie pour piétons et véhicules correspondra approximativement à celle d'un paysage de rue public en prévoyant des marges de recul minimums. Cependant, pour que l'allée municipale et les aménagements qui la jouxtent offrent un sentiment d'identité urbaine et un accès facile aux piétons, cette allée, qui pourra être recouverte partiellement ou complètement à l'avenir, devra être plus étroite que ces voies pour piétons et véhicules; sa largeur maximum établie dans le règlement de zonage ne pourra dépasser 18 mètres, sauf pour les zones d'activité ou les points de raliement, comme les avant-cours situées devant le complexe cinématographique et la future station express du Transitway ou au croisement de voies piétonnières ou de voies pour piétons et véhicules. De plus, le règlement de zonage établit la largeur maximum des espacements entre bâtiments afin d'aménager de petites voies d'accès pour piétons qui relieront l'allée municipale aux aires de stationnement. Le nombre et l'espacement de ces voies d'accès pour piétons seront décidés au moyen du processus d'approbation du plan d'implantation afin de maintenir l'axe piétonnier de l'aménagement tout en assurant la circulation rationnelle des piétons.
8. Le Transitway, la station et le Parc-o-bus seront aménagés progressivement sur des terrains jouxtant l'autoroute 417. L'aménagement d'une station étagée est envisagé et les bâtiments, routes et aires de stationnement situés sur des terrains privés ne devraient pas empêcher la construction éventuelle de cette structure. Un raccord piétonnier entre l'allée municipale et la station express du Transitway ou la plate-forme du réseau de transport en commun est aménagé en construisant la première phase du réseau de transport public qui sera à l'abri des intempéries et situé au sud du centre commercial régional. Au départ, ce raccord piétonnier sera permanent et à l'abri des intempéries, séparé de toute route ou aire de stationnement et ne sera pas climatisé. À mesure que les installations du réseau de transport public s'amélioreront, allant de pair avec l'aménagement du Transitway et/ou la construction de bâtiments à cet endroit, l'accès piétonnier à l'allée municipale sera climatisé et séparé de la circulation routière. En outre, l'aménagement des terrains du Transitway et l'emprise aérienne correspondant aux utilisations permises dans la catégorie RSC-2 sont autorisés, sous réserve des accords portant sur l'emprise aérienne et la viabilité de l'infrastructure et du réseau de circulation dans la zone avoisinante. L'aménagement des terrains du Transitway ne devrait pas être limité par les politiques qui s'appliquent autrement à la catégorie RSC-2.

**Aménagements polyvalents**

9. La zone RSC-2 a notamment pour objectif spécifique de prévoir et d'aménager des commerces haut de gamme, comme des magasins de prêt-à-porter.
10. Pour veiller à ce que les terrains de catégorie RSC-2 soient aménagés de façon à abriter des utilisations de tailles diverses, le règlement de zonage comporte des dispositions interdisant la construction de gros entrepôts de détail et limitant la superficie maximum au sol utilisée par un commerce ou par un centre de service autre qu'un magasin à rayons ou un complexe cinématographique, à 5 000 m<sup>2</sup> au maximum. Le règlement de zonage réglemente également la taille des divers commerces et services aménagés en exigeant que le pourcentage maximum de la surface de plancher de ces installations dont la superficie brute de location peut dépasser 2 000 m<sup>2</sup> l'unité ne soit pas supérieur à 50 p. 100 et que le pourcentage minimum de la surface de plancher d'unités de 500 m<sup>2</sup> ou moins soit de 25 p. 100. Les surfaces de plancher de complexes cinématographiques ou de magasins à rayons ne sont pas visées par ce règlement. Ce dernier ne s'applique pas aux commerces et centres de service situés dans un centre commercial entièrement recouvert.

11. Les dispositions du paragraphe 10) ci-dessus pourraient être revues afin d'actualiser la diversité des commerces et centres de service offerts au regard de l'évolution du centre commercial, de répondre aux besoins et aux préférences des résidents de Kanata ou de rajuster les données numériques si ces dernières ont des effets indésirables qui restreignent ou retardent l'aménagement et l'utilisation indiqués des terrains de catégorie RSC-2.
- Échelonnement**
12. La zone RSC-2 est aménagée de manière logique et harmonieuse, en plusieurs étapes s'il y a lieu. Dans un premier temps, le tronçon de l'allée municipale allant de la partie ouest de la zone RSC-2 au complexe cinématographique et aux bâtiments situés devant le complexe et à l'est de celui-ci, créant ainsi une avant-cour devant le complexe, est aménagé. Les demandes d'approbation du plan d'implantation relatif à l'aménagement de la zone RSC-2 comprennent toutes les étapes de l'aménagement prévu. La décision d'entreprendre une phase du plan d'implantation repose sur les principes établis dans les paragraphes suivants et le processus d'approbation du plan d'implantation est mené conformément aux dispositions d'application prévues pour la zone RSC-2 indiquées ci-dessous.
13. Chaque phase doit être suffisamment importante pour englober un ensemble logique de l'aménagement total prévu, de l'allée municipale qui s'y rattache et d'autres installations piétonnières ou installations pour piétons et véhicules ainsi que l'infrastructure nécessaire à cette phase. D'autres tronçons des voies piétonnières et des voies pour piétons et véhicules sont comprises dans cette phase si elles permettent de compléter des raccords logiques entre divers éléments du Centre commercial régional de Kanata, comme la rue principale, l'aménagement existant du secteur RSC-1, le complexe cinématographique et l'hôtel compris dans le secteur RSC-3.
14. Le Conseil municipal vise à faire en sorte qu'un aménagement harmonieux soit assuré au moment de la construction des différents tronçons de l'allée municipale; aussi sera-t-il interdit d'y construire une bande commerciale unilatérale. L'allée municipale sera aménagée progressivement pour pouvoir ériger les bâtiments situés de part et d'autre de cette partie de l'allée municipale en même temps.
15. Chaque phase de l'allée municipale est conçue et réalisée de façon à pouvoir être éventuellement recouverte partiellement ou complètement et climatisée.
16. En décidant du bien-fondé d'une phase de l'aménagement, une attention toute particulière est accordée aux modalités pratiques et à la contiguïté de la phase proposée par rapport aux phases précédentes et à l'aménagement existant ainsi qu'à l'achèvement des liens logiques entre les divers éléments du Centre commercial régional de Kanata décrits au paragraphe 13) ci-dessus.
17. Chaque phase prévoit la construction de raccords piétonniers pratiques et sûrs au réseau de transport en commun existant au moment de l'aménagement, lesquels doivent être conformes aux dispositions indiquées au paragraphe 8) ci-dessus.
18. Des aires de stationnement seront aménagées au moment de la construction de chaque phase et leur nombre diminuera à mesure que les services et l'accessibilité du transport en commun s'amélioreront, comme la construction d'une station d'autobus ou d'une gare routière et la future station express du Transitway, et progresseront au même rythme que l'aménagement de ces installations.

**Bureaux et logements résidentiels**

19. La désignation RSC-2 comprend aussi des locaux à bureaux ou des logements résidentiels à forte densité, à la condition que ceux-ci jouxtent la future station express du Transitway ou qu'ils soient situés tout au plus à 200 mètres de celle-ci. Ces bâtiments devraient offrir un intérêt visuel et faire office de point de repère, marquant le début de la voie pour piétons et véhicules qui s'étend, au sud, du croisement de la rue principale et de l'avenue Kanata et le long de l'autoroute 417. Les exigences relatives au stationnement bordant ces bâtiments seront considérablement réduites et le stationnement offert pourra être situé dans les aires de stationnement communes lorsque la station express du Transitway sera terminée.

**Mise en oeuvre**

20. L'échelonnement des aménagements, établi dans les dispositions précédentes, est fixé dans le règlement municipal de zonage et au moyen du processus d'approbation du plan d'implantation.
21. Les plans d'implantation intègrent et prévoient l'aménagement de l'allée municipale, d'un passage pour piétons et véhicules en prolongement de la rue principale, de la future station express du Transitway et d'autres éléments décrits dans les politiques s'appliquant à la catégorie RSC-2 ci-dessus, en regard de cette phase de l'aménagement et de la création de liens logiques. Le plan conceptuel général de ces éléments figure au tableau 10 du " Plan directeur conceptuel du Centre commercial régional de Kanata, 1999 ". Chaque demande d'approbation du plan d'implantation s'appliquant à une nouvelle phase doit pouvoir tenir compte de ces principaux éléments du secteur RSC-2.
22. Le Conseil municipal décourage tout accord privé susceptible d'être incompatible avec les plans futurs et avec l'aménagement du secteur indiqué dans le présent Plan.
23. Le règlement de zonage régleme un aménagement progressif harmonieux en exigeant qu'aucune nouvelle phase ne soit entamée avant le quasi-achèvement de la phase précédente et que le tronçon de l'allée municipale ou du passage commun pour piétons et véhicules associé à la phase précédente ne soit aménagé, après avoir défini ce qui est entendu par " quasi-achèvement ".
24. L'aménagement du secteur RSC-2 est conforme aux règlements municipaux de zonage établis conformément aux exigences sur la taille des aménagements prévus aux sous-alinéas 5.7.5.3 (e)9) à 11) de ce plan. Afin de décider de la conformité d'une phase d'aménagement proposée, l'ensemble :
- i. des bâtiments existants,
  - ii. des bâtiments qui font partie d'un plan d'implantation approuvé pour une phase précédente et qui sont presque achevés, et
  - iii. de l'aménagement de la phase proposée, doit se conformer aux exigences portant sur la taille des aménagements.

**f) Politiques d'aménagement s'appliquant au secteur RSC-3****Emplacement et aménagement existants**

1. Cette désignation s'applique au secteur situé au sud de l'avenue Kanata et au sud-est de la promenade Earl Grey. Ces terrains sont vacants, exception faite de l'hôtel en cours de construction près de l'autoroute 417.

**Aménagement futur**

2. Le Conseil municipal a l'intention de faire de ce secteur un centre d'emplois de bureau à forte densité tout en prévoyant la construction à l'avenir de logements résidentiels à forte densité ainsi qu'un nombre limité de commerces de détail et de centres de service au rez-de-chaussée d'un immeuble à bureaux ou d'un immeuble résidentiel. Les commerces et les centres de service et leur entrée principale donnent sur l'avenue Kanata, sur la voie commune pour piétons et véhicules qui s'étend vers le sud à partir du croisement proposé de la rue principale et de l'avenue Kanata, de la promenade Earl Grey ou de la voie Lord Byng ou en aménageant un hall dont l'entrée donne sur l'une de ces rues.
3. Cette zone est une zone transitoire qui part du quartier d'affaires central et de la rue principale au nord de l'avenue Kanata jusqu'à la zone RSC-2 au sud. Cette désignation devrait permettre d'atteindre les objectifs d'emploi prévus pour le centre-ville de Kanata dans le présent Plan officiel.
4. La structure d'accueil d'un grand centre commercial et un passage piétonnier reliant les commerces de détail situés dans la zone RSC-2 et l'avenue Kanata peuvent être intégrés au gros projet de bureaux ou de logements résidentiels donnant sur l'avenue Kanata. Des commerces de détail ou des centres de services peuvent s'installer le long de cette structure à condition qu'ils soient aménagés au même niveau.
5. Afin de raccorder les commerces de détail et les centres de service aux gros projets d'aménagement de bureaux et de logements résidentiels devant être construits sur les terrains de catégorie RSC-3 et d'assurer la transition des terrains du quartier d'affaires central aux terrains de catégorie RSC-2, le règlement de zonage établit la superficie maximum de chaque commerce et centre de service dans la zone RSC-3, exception faite des commerces et des centres de service qui sont exploités par les principaux locataires de l'immeuble de bureaux dans lequel ils sont situés. Les bâtiments autonomes abritant des commerces de détail et des centres de service comme ceux situés dans la zone RSC-1 ne sont pas autorisés dans cette zone.
6. La construction d'aires de stationnement pour les premiers aménagements de la zone désignée RSC-2 est autorisée, à condition que ces aires de stationnement n'empêchent pas l'aménagement à long terme de cette zone. Le principal accès routier aux aires de stationnement situées au nord de la zone commerciale de l'allée municipale se fera au moyen d'une voie interne qui reliera la promenade Earl Grey ou le passage pour piétons et véhicules qui s'étend au sud à partir du croisement de la rue principale et de l'avenue Kanata.

#### **5.7.5.4 Secteur résidentiel du centre-ville**

La désignation " secteur résidentiel du centre-ville " s'applique aux terrains situés au nord-est, au sud-est et au sud-ouest de la communauté du centre-ville.

Le sud-ouest de cette zone comprend un nombre limité de logements résidentiels à faible et moyenne densité comme on en trouve dans de nombreuses autres collectivités de Kanata. Dans cette zone, d'autres formes d'aménagement sont presque inexistantes. Néanmoins, en ce qui concerne les terrains non encore lotis, les aménagements décrits dans les politiques pertinentes ci-dessous seront encouragés dans la mesure du possible, et imposés au besoin.

Le chemin Katimavik, la voie Hearst et la promenade Whitney délimitent le sud-est de cette zone où est prévue la construction éventuelle d'un bassin d'eaux pluviales. L'aménagement y sera à densité moyenne et comprendra de 200 à 250 unités. Les aménagements bordant le chemin Katimavik ou la voie Hearst seront conçus de façon à être orientés vers ces routes sans qu'il soit nécessaire d'installer des écrans antibruit.

Le nord-est de cette zone jouit d'un emplacement unique dans l'ancienne Ville de Kanata en raison de la proximité des stations projetées du Transitway, des perspectives d'emploi et de la

rue principale à l'ouest, lesquelles devraient devenir d'importants pôles d'attraction. La construction d'immeubles résidentiels précédera la mise en place de ces pôles d'attraction, mais on aménagera ce secteur dès le départ en lui donnant une forme typiquement urbaine afin de tenir compte de la proximité du quartier d'affaires central. Afin de respecter le désir de construire des logements résidentiels au style typiquement urbain, les paysages de rue ne seront pas dominés par des garages et des abris à voitures. Les règlements indiqués seront ajoutés au règlement municipal de zonage pour veiller à respecter ce désir.

La gamme des logements aménagés comprendra des aménagements à densité moyenne (habitations en rangée, unités superposées, appartements, etc.) assortis d'un nombre très limité de maisons unifamiliales construites sur de petits lots à condition qu'elles soient intégrées aux aménagements à densité moyenne. Exception faite du nombre limité d'immeubles de grande hauteur qui compteront de huit à dix étages, les bâtiments ne devraient généralement pas dépasser trois à quatre étages. Divers types de bâtiments de densités diverses doivent être construits dans ce secteur.

En définitive, de 800 à 1 100 logements résidentiels seront aménagés dans la zone résidentielle du centre-ville, au nord de l'autoroute 417.

Afin d'assurer les travaux de raccordement aux services publics, l'aménagement de cette zone se fera de façon générale d'est en ouest. Si la conjoncture est telle que certains types de logements doivent être construits plus tôt, des espaces libres seront réservés afin de pouvoir respecter la gamme requise.

Pour que cette zone résidentielle soit bien équilibrée et pratique, des installations collectives et autres installations qui valorisent et soutiennent les utilisations principales seront encouragées.

Les premiers aménagements dans la zone résidentielle du centre-ville donneront le ton aux projets d'aménagement futurs. Par conséquent, il est essentiel que les principes d'aménagement soient soigneusement étudiés dès le départ. La Municipalité s'associera aux promoteurs pour contribuer à assurer le succès de l'aménagement et du marketing des tout premiers projets.

Des commerces de quartier dont la superficie brute de location est d'environ 500 m<sup>2</sup> peuvent être autorisés au nord de l'autoroute 417 dans cette zone sous réserve des critères suivants :

- ils serviront avant tout à répondre aux besoins des futurs résidents s'installant au nord-est de la zone résidentielle du centre-ville;
- l'emplacement choisi ne contribuera pas à créer de gros embouteillages;
- ils ne borderont pas directement la promenade Campeau;
- les bâtiments donneront directement sur d'autres rues du centre-ville comme toute forme d'aménagement doit l'être selon les politiques établies;
- les bâtiments polyvalents seront valorisés, en intégrant de nouvelles formes architecturales pour les projets mixtes résidentiels/commerciaux, pour les projets résidentiels/commerciaux et pour les projets commerciaux.

Le règlement de zonage réglera les utilisations permises, la superficie des magasins et d'autres facteurs pour veiller à ce que ces installations ne soient pas incompatibles avec les utilisations commerciales de la rue principale ou d'autres collectivités.

Les parcs et le réseau d'espaces libres assureront un lien pratique entre divers centres d'intérêt spécial comme les affleurements rocheux, les zones fortement boisées et autres caractéristiques naturelles et seront situés le long d'une voie pour piétons orientée d'est en ouest près du centre

de cette désignation. Des liens piétonniers et des pistes cyclables autour de caractéristiques et de destinations comme le centre communautaire Mlacak, l'école secondaire Earl of March, les centres commerciaux, les centres d'emploi et les services de transport en commun seront aménagés.

#### **5.7.5.5 Centre d'emploi à faible densité**

La désignation " centre d'emploi à faible densité " s'applique à une zone située au sud-est du centre-ville près de l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Eagleson et à une zone située au nord-ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox.

#### **Zone du sud-est**

Dans le centre d'emploi à faible densité situé au sud-est du centre-ville, l'aménagement existant comprend des bâtiments abritant des industries légères et un motel. Selon les prévisions établies, les aménagements futurs comprendront de petits bâtiments abritant des bureaux, des industries légères ou des commerces de détail. Les commerces de détail situés au nord de la voie Hearst devront respecter les conditions suivantes :

- la surface brute totale de location ne dépassera pas 10 000 m<sup>2</sup>;
- la taille des bâtiments se situera entre 2 800 m<sup>2</sup> et 4 700 m<sup>2</sup>;
- chaque bâtiment ne pourra accueillir que deux locataires.

Les aménagements pourront se multiplier au fil du temps, mais la surface brute totale de location pour commerces de détail dans cette zone sera limitée à 10 000 m<sup>2</sup>.

#### **Zone du nord-ouest**

Dans la zone d'emploi à faible densité située au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox, les utilisations suivantes sont autorisées :

1. Installations industrielles avec restrictions sous réserve des politiques du présent Plan, y compris des bureaux;
2. Installations commerciales pour automobiles, sous réserve des politiques du présent Plan;
3. Entrepôt de vente au détail à grande surface, sous réserve des politiques énoncées à l'article 6.9.4 suivant le présent Plan;
4. Entrepôt de vente au détail, sous réserve des politiques énoncées à l'article 6.9.4 suivant le présent Plan;
5. Commerces de détail dans un parc commercial;
6. Centre de vente au détail projeté, sous réserve des politiques énoncées à l'article 6.9.4 suivant le présent Plan;
7. Aménagement commercial supplémentaire;
8. Centre de rénovation.

Les normes s'appliquant à certaines installations, comme les entrepôts de vente au détail, sont établies par les politiques en la matière et les définitions que renferme le présent Plan. Le règlement de zonage fixe les règlements spécifiques s'appliquant aux utilisations, aux normes de rendement et aux restrictions imposées.

#### **Zone de dérogation**

Les terrains désignés « Centre d'emploi à faible densité – zone de dérogation » doivent être aménagés conformément aux politiques suivantes :

1. Permettre les mêmes utilisations que dans la zone d'emploi à faible densité située au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox, en plus d'une utilisation de commerce de détail. [Modification n° 49, 14 février 2007]

#### Zones de dérogation

##### **Zone de dérogation 1 – LDE-1** (pour utilisation future)

##### **Zone de dérogation –2 - LDE-2** [modification 83, datée du 24 février 2010]

Dans le secteur d'emploi de faible densité – Zone de dérogation 2, les utilisations permises comprennent ce qui suit : [modification 66, datée du 10 septembre 2008]

- i. Toutes les utilisations permises dans le secteur d'emploi de faible densité situé au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox;
- ii. Commerce de détail [modification 56, datée du 29 août 2007]

##### **Zone de dérogation –3 - LDE-3** [modification 83, datée du 24 février 2010]

Les terrains désignés secteur d'emploi de faible densité – Zone de dérogation 3 (LDE-3) doivent être aménagés conformément aux politiques suivantes : [modification 66, datée du 10 septembre 2008]

1. Permettre les mêmes utilisations que dans le secteur d'emploi de faible densité situé au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade, en plus de l'utilisation de commerce de détail. [modification 49, datée du 14 février 2007]

##### **Zone de dérogation 4 – LDE-4 –**

Dans la zone de dérogation 4 (LDE-4) du Secteur d'emploi de faible densité, les utilisations permises comprennent ce qui suit :

- i. tous les usages permis dans un Secteur d'emploi de faible densité situé au sud-est de la ville; et
- ii. un hôtel. [Modification n° 74, exigé dans le dossier n° PL081338 de la CAMO publié le 16 avril 2009]

##### **Zone de dérogation 5 – LDE-5 [l'amendement 80-, datée 13 janvier 2010]**

#### **5.7.5.6 Espace libre du centre-ville**

Le principal espace libre du centre-ville s'applique à un site de huit hectares situé entre la promenade Campeau et l'avenue Kanata, au nord-ouest de la communauté du centre-ville. Des liens bien conçus reliant les aménagements avoisinants, en particulier la rue principale, seront décidés au moyen du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

La Ville possède deux hectares autour du tertre et de l'étang existants et possède un droit de préemption sur les six hectares restants. La Ville entend acquérir le site intégral et le transformer en parc urbain.

Si ce terrain n'est pas acheté par la Ville ou que des parties en sont déclarées excédentaires après une analyse approfondie, le site sera intégré au quartier d'affaires central et les politiques qui s'y rattachent s'appliqueront sans qu'il soit nécessaire d'apporter un amendement au présent Plan officiel. Une double désignation s'applique à ce site de six hectares.

Avant d'approuver les demandes d'aménagement des terrains attenants à cette désignation, il sera effectué une étude d'impact sur l'environnement visant à recenser l'importance des

caractéristiques naturelles du site, les effets que pourrait avoir l'aménagement proposé sur ces caractéristiques et les mesures indiquées permettant de réduire ces effets au minimum, tout en respectant les autres politiques du plan officiel qui s'appliquent.

Les autres terrains désignés " espace libre " sont assujettis aux politiques de l'article 6.2 du présent Plan officiel. Leur emplacement exact sera décidé au moment de l'approbation des demandes de lotissement et pourra être rajusté sans amendement apporté au Plan officiel à condition que l'intégrité du Plan soit maintenue.

#### **5.7.5.7 Services de proximité**

La désignation " services de proximité " s'applique à l'aménagement d'un centre polyvalent à la station express du Transitway située à l'est en vue de répondre aux besoins de la collectivité, d'encourager une utilisation plus rationnelle des transports publics et de créer une structure d'accueil visible depuis la promenade Campeau et l'autoroute 417.

La station express du Transitway à l'est sera directement intégrée à cette désignation et sera située de façon générale au nord du bassin d'eaux pluviales projeté. Des infrastructures pour piétons et cyclistes seront aménagées pour encourager les résidents à utiliser ces moyens de transport entre leur domicile et le Transitway.

#### **Utilisations permises**

Des centres de service communautaires, des bureaux ou autres installations semblables ainsi que des commerces de détail auxiliaires dont la superficie brute de location ne dépasse pas 1 500 m<sup>2</sup> seront disséminés dans une zone polyvalente intégrant des logements résidentiels et des entreprises ou des commerces.

#### **5.7.5.8 Centre polyvalent**

- a) Centre polyvalent au 143, chemin Didsbury
  1. **Les utilisations autorisées doivent comprendre toutes les utilisations permises à la section 3.6.2, Centre polyvalent, du Plan officiel de la Ville d'Ottawa (Volume 1) [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014].**
  2. **Des aménagements dans la désignation de centre polyvalent sont requis pour contribuer à l'atteinte de l'objectif de 12 500 emplois dans le centre-ville de Kanata. Par conséquent, les utilisations résidentielles ne sont autorisées que dans le cadre d'un aménagement polyvalent présentant une surface de plancher brute minimale de 2 000 m<sup>2</sup> d'utilisations non résidentielles. [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]**
  3. **L'application du Règlement de zonage au secteur désigné « Centre polyvalent » dans l'annexe B1- Centre-ville de Kanata doit tenir compte des dispositions suivantes d'utilisation différée :**
    - a) **Si une désignation d'aménagement différé « h1 » est appliquée, les magasins de détail et d'alimentation sont interdits jusqu'à ce que les conditions suivantes aient été remplies et que la désignation d'aménagement différé soit supprimée.**
      - (i) **une évaluation d'impact sur le transport, présentée et approuvée, a permis de désigner les modifications de chaussée ou d'intersection nécessaires pour desservir un aménagement de 4 999 m<sup>2</sup> au maximum, constitué de magasins de détail et/ou de magasins d'alimentation;**

- (ii) *si l'évaluation d'impact sur le transport approuvée détermine que le passage inférieur de la promenade Terry Fox/promenade Earl Grey ou l'élargissement de quatre à six voies de la promenade Terry Fox entre les promenades Campeau et Palladium sont nécessaires pour desservir l'aménagement proposé, le directeur général d'Urbanisme et Gestion de la croissance doit avoir la garantie que la construction du passage inférieur ou l'élargissement de la chaussée sera terminée avant l'utilisation des locaux aménagés.*
- b) *Si une désignation d'aménagement différé « h<sup>2</sup> » est appliquée, la hauteur maximale de bâtiment est de 13,5 mètres pour un édifice contenant une utilisation d'hôtel, jusqu'à ce que les conditions suivantes aient été remplies et que la désignation d'aménagement différé soit supprimée :*
  - (i) *une évaluation d'impact sur le transport, présentée et approuvée, a permis de désigner les modifications de chaussée ou d'intersection nécessaires pour desservir un bâtiment dont la hauteur est supérieure à 13,5 mètres et contenant une utilisation d'hôtel;*
  - (ii) *si l'évaluation d'impact sur le transport approuvée détermine que le passage inférieur de la promenade Terry Fox/promenade Earl Grey ou l'élargissement de quatre à six voies de la promenade Terry Fox entre les promenades Campeau et Palladium sont nécessaires pour desservir l'aménagement proposé, le directeur général d'Urbanisme et Gestion de la croissance doit avoir la garantie que la construction du passage inférieur ou l'élargissement de la chaussée sera terminée avant l'utilisation des locaux aménagés.*
- c) *Si une désignation d'aménagement différé « h<sup>3</sup> » est appliquée, la hauteur maximale de bâtiment est de 13,35 mètres pour un édifice contenant une utilisation de bureau ou toute autre utilisation non résidentielle à l'exception d'un hôtel, jusqu'à ce que les conditions suivantes aient été remplies et que la désignation d'aménagement différé soit supprimée :*
  - (i) *une évaluation d'impact sur le transport, présentée et approuvée, a permis de désigner les modifications de chaussée ou d'intersection nécessaires pour desservir un bâtiment dont la hauteur est supérieure à 13,5 mètres et contenant une utilisation de bureau ou toute autre utilisation non résidentielle à l'exception d'un hôtel;*
  - (ii) *si l'évaluation d'impact sur le transport approuvée détermine que le passage inférieur de la promenade Terry Fox/promenade Earl Grey ou l'élargissement de quatre à six voies de la promenade Terry Fox entre les promenades Campeau et Palladium sont nécessaires pour desservir l'aménagement proposé, le directeur général d'Urbanisme et Gestion de la croissance doit avoir la garantie que la construction du passage inférieur ou l'élargissement de la chaussée sera terminée avant l'utilisation des locaux aménagés.*
- d) *Si une désignation d'aménagement différé « h<sup>4</sup> » est appliquée, toutes les utilisations résidentielles sont interdites jusqu'à ce que les conditions suivantes aient été remplies et que la désignation d'aménagement différé soit supprimée :*
  - (i) *une évaluation d'impact sur le transport, présentée et approuvée, a permis de désigner les modifications de chaussée ou d'intersection nécessaires pour desservir toutes les utilisations résidentielles et non résidentielles proposées;*

- (ii) *si l'évaluation d'impact sur le transport approuvée détermine que le passage inférieur de la promenade Terry Fox/promenade Earl Grey ou l'élargissement de quatre à six voies de la promenade Terry Fox entre les promenades Campeau et Palladium sont nécessaires pour desservir l'aménagement proposé, le directeur général d'Urbanisme et Gestion de la croissance doit avoir la garantie que la construction du passage inférieur ou l'élargissement de la chaussée sera terminée avant l'utilisation des locaux aménagés. [modification n° 80 du 13 janvier 2010] [Sujet à l'amendement #136, 10 septembre 2014]*

#### **5.7.5.9 Hauteur maximale des immeubles**

*[Fait suite au l'amendement #136, 10 septembre 2014]*

### **5.7.6. Autres questions**

#### **5.7.6.1 Zone d'intérêt naturel et scientifique**

La formation de roches sédimentaires située le long du Queensway directement à l'est de la promenade Terry Fox est une caractéristique géoscientifique d'importance pour la région selon le ministère des Ressources naturelles. La Ville encourage les organismes responsables de programmes qui pourraient avoir des répercussions sur cette caractéristique, en particulier le ministère des Transports de l'Ontario, à collaborer avec le ministère des Ressources naturelles pour la préserver.

#### **5.7.6.2 Eaux pluviales**

L'ancienne Ville de Kanata a commandé une étude sur l'évacuation des eaux pluviales de l'affluent du ruisseau Watts qui traverse les terrains du centre-ville au nord de l'autoroute provinciale 417. L'étude recommande la construction de deux bassins de traitement des eaux pluviales aux endroits indiqués à l'annexe B-1. Les plans d'aménagement détaillés de ces installations doivent prévoir leur intégration aux utilisations avoisinantes, conformément aux politiques pertinentes du présent Plan officiel.

Le Conseil municipal a également exigé, avant d'approuver les lotissements des terrains du centre commercial régional, qu'une étude de drainage semblable soit entreprise par le lotisseur pour l'affluent de la rivière Carp qui draine la partie ouest de ce site.

Dès que ces études de drainage auront été approuvées par la Ville, par le ministère des Ressources naturelles, par le ministère des Transports de l'Ontario, par l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi et, si ces études ont des effets sur les terres domaniales, par la Commission de la capitale nationale, l'aménagement des terrains du centre-ville commencera conformément aux recommandations découlant des études.

En ce qui concerne les zones non aménagées situées au sud de l'autoroute 417, un plan d'aménagement des eaux pluviales sera préparé avant d'approuver toute demande de lotissement ou de plan d'implantation. Ce plan d'aménagement étudiera les questions de qualité, de quantité, d'érosion et de sédimentation causées par le site ou propres à ce site. Les plans d'aménagement doivent être approuvés par le ministère des Ressources naturelles, par l'Office de protection de la nature de la vallée de la rivière Mississippi, par l'ingénieur municipal, ainsi que par la Commission de la capitale nationale si ces plans d'aménagement peuvent avoir des effets sur les terres domaniales.

#### **5.7.6.3 Égouts sanitaires**

L'ancienne Ville de Kanata a commandé une étude conceptuelle sur le réseau principal d'égouts sanitaires desservant les terrains du centre-ville situés au nord de l'autoroute provinciale 417. Cette étude a pour objet d'établir les dimensions et le tracé des égouts, d'en fixer le coût et de passer en revue les diverses méthodes de financement. Dès que la Ville aura accepté les recommandations proposées par cette étude, et le ministère de l'Environnement et de l'Énergie, l'aménagement des terrains du centre-ville commencera conformément à ces recommandations et aux politiques énoncées à l'article 2.3 du Plan officiel d'Ottawa.

#### **5.7.6.4 Échelonnement**

L'aménagement de la communauté du centre-ville selon les désignations d'utilisation des sols que renferme le présent Plan pourrait s'échelonner sur trente ans ou plus, et ainsi dépasser, et de loin, la période de planification. Les sites, en particulier les zones commerciales et d'emploi dans le quartier d'affaires central, la rue principale et le Centre commercial régional de Kanata, seront vraisemblablement aménagés progressivement, certains sites demeurant vacants pendant de longues périodes, alors que d'autres seront complètement réaménagés ou subiront un développement intensif. Le rythme d'aménagement sera subordonné au taux de croissance de la collectivité, de la Ville ainsi qu'à la conjoncture générale.

La construction des grandes routes, des viaducs et des infrastructures municipales dépendra de la croissance démographique ainsi que des ressources financières de la Ville, et de la Province.

L'atteinte des buts et objectifs propres à cette communauté exigera la consultation des résidents, des promoteurs, du gouvernement municipal, du gouvernement provincial et des organismes de prestation de services.

#### **5.7.6.5 Services**

Les services municipaux de la communauté du centre-ville sont offerts conformément aux politiques énoncées aux articles 2.3.2 et 2.3.3.

#### **5.7.6.6 Rues**

Toutes les rues du centre-ville seront dotées d'un paysage de rue de choix qui encouragera les activités des piétons et des cyclistes, l'accent étant mis sur la plantation d'arbres, l'éclairage, les équipements et les trottoirs aménagés le long d'un côté de la rue au moins. Dans la rue principale, le quartier d'affaires central et le Centre commercial régional de Kanata, des trottoirs devront border chaque rue. Des lignes directrices détaillées sur l'aménagement du centre-ville ont été préparées pour permettre de visualiser les paysages de rue prévus pour le centre-ville et toute demande d'approbation d'aménagement sera subordonnée au respect de ces lignes directrices.

#### **5.7.6.7 Études sur l'atténuation du niveau sonore**

Comme le présent Plan officiel impose un paysage de rue d'excellente qualité, la promenade Campeau, l'avenue Kanata et le chemin Katimavik ne devront pas être dominés par des écrans antibruit. D'autres aménagements seront prévus afin de respecter les politiques d'atténuation du niveau sonore, dans la mesure du possible. Ces mesures seront arrêtées au tout début du processus d'aménagement et feront en sorte que les aires d'agrément extérieures soient situées de façon à éviter toute construction de barrières antibruit peu esthétiques.

Conformément aux politiques relatives au bruit énoncées à l'article 4.8.7 du Plan officiel d'Ottawa, des études sur l'atténuation du niveau sonore devront peut-être être effectuées si des plans d'aménagement risquent de poser des problèmes à cet égard. Dès que ces études auront été approuvées par la Ville en consultation avec le ministère de l'Environnement et du ministère des

Transports, les recommandations portant sur l'atténuation du niveau sonore pourraient faire partie de toutes les ententes de lotissement ou de plan d'implantation.

S'il faut ériger des barrières antibruit, l'effet visuel de ces structures sera atténué en plantant une végétation abondante le long de ces dernières.

#### **5.7.6.8 Économies d'énergie**

Les terrains du centre-ville sont aménagés en économisant le plus possible l'énergie et ce, en prenant des décisions portant sur le micro-climat, l'emplacement et la densité, qui encouragent les déplacements à pied, en bicyclette et en autobus ainsi que toute autre mesure semblable.

#### **5.7.6.9 Besoins des personnes ayant une limitation fonctionnelle**

Dans la mesure du possible, les plans d'aménagement des bâtiments, des aires de stationnement, des rues et des voies piétonnières tiennent compte des besoins des personnes ayant une limitation fonctionnelle, comme celles qui se déplacent en fauteuil roulant.

#### **5.7.6.10 Accès aux services**

Au besoin, des voies d'accès distinctes réservées aux services publics et aux véhicules d'urgence sont aménagées au moment de l'approbation des demandes de plans d'implantation afin de faciliter l'accès à des zones qui ne sont pas accessibles à partir du réseau routier local ou des artères de circulation.

#### **5.7.6.11 Services d'électricité**

Sauf pour les lignes à haute tension de 44 kV ou plus, tous les câbles hydroélectriques seront enfouis sous le sol, de préférence sur des emprises publiques, afin d'éviter toute incompatibilité avec les objectifs relatifs à l'aménagement urbain du centre-ville prévus dans le Plan officiel.

Le fractionnement qui pourrait intervenir le long du couloir hydroélectrique nord-sud situé directement à l'ouest de la passerelle pour piétons sera réduit au minimum en adoptant des mécanismes divers comme la conception d'aménagements attenants, la plantation de végétaux compatibles et la construction de parcs de stationnement.

### **5.7.7. Transport**

#### **5.7.7.1 Emprise sur l'autoroute 417**

Dans la zone réglementée par le ministère des Transports, zone établie par la Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun, adoptée en 1990, toute modification proposée à l'autoroute 417, y compris toute bretelle d'accès et de sortie du chemin Castlefrank, ainsi que l'emplacement de tous les bâtiments et ouvrages, de l'éclairage et de toutes les entrées et structures de drainage sont assujettis à l'examen et à l'approbation du ministère des Transports. Les bretelles d'accès et de sortie sont désignées symboliquement à l'annexe E du Plan directeur d'Ottawa", à l'est du passage supérieur du chemin Castlefrank sur l'autoroute 417. Le ministère des Transports consulte la Ville avant de décider de la nécessité de l'emplacement de ces bretelles d'accès et de sortie. Si la situation le justifie, le ministère des Transports conclut une entente avec la Ville vue de régler les questions susmentionnées.

#### **5.7.7.2 Transport en commun**

La prestation de services de transport en commun incombe à la Ville. Les terrains réservés au transport en commun ou à la construction d'un réseau de transport public, aux arrêts d'autobus et aux infrastructures sont décidés au moyen du processus d'approbation des demandes de lotissement ou de plan d'implantation, selon les nécessités établies par la Ville. Afin d'éviter de gaspiller des terrains et de pouvoir respecter les politiques sur la densité énoncées dans ce Plan officiel, le couloir du Transitway sera limité à une quinzaine de mètres de largeur sauf autour des

stations du Transitway, des passages supérieurs et de tout endroit où il faudra prévoir une plus grande largeur afin de contourner certaines caractéristiques physiques.

Les stations du Transitway sont bien éclairées de façon à assurer la sécurité des passagers après la tombée de la nuit. Les Parc-o-bus sont autorisés mais seront situés dans des endroits facilement accessibles et seront soigneusement intégrés aux usages avoisinants afin ne pas devenir incompatibles. Lorsque des aires de stationnement de Parc-o-bus sont offertes, les liens piétonniers d'accès aux stations sont bien délimités et bien éclairés. Afin d'assurer l'intégration du réseau de transport, chaque station du Transitway est raccordée aux réseaux piétonniers et cyclistes, conformément aux articles cités plus loin. À long terme, seules les stations est et ouest du Transitway seront liées directement au service local de transport public.

Afin de favoriser le plus possible l'utilisation du Transitway, les projets d'aménagement à densité élevée seront fortement encouragés à distance de marche des stations du Transitway.

L'offre et la demande générales de places de stationnement dans les projets non résidentiels du centre-ville sont suivies de près afin de veiller à ce que toute surcapacité ne compromette pas l'utilisation du transport en commun. Le règlement de zonage peut préciser le nombre minimum et maximum d'emplacements.

À long terme, le service de transport public local sera assuré en aménageant les terrains situés dans la zone commerciale communautaire, en reliant la voie Hearst à la Place Aird.

#### **5.7.7.3 Pistes cyclables/voies piétonnières**

Les principales pistes cyclables sont aménagées dans les rues publiques désignées et les emprises de la communauté du centre-ville, comme l'exige la Ville et conformément au plan du réseau cyclable régional et au plan des pistes cyclables récréatives polyvalentes de la Commission de la capitale nationale. Ces pistes sont bien délimitées en prévoyant des panneaux de signalisation, des marques sur la chaussée ou des panneaux d'information ou d'activités récréatives. Les pistes cyclables et les couloirs pour piétons sont indiqués à l'annexe I.

Les pistes cyclables et les allées piétonnières principales et secondaires qui relient les stations du Transitway aux autres terrains du centre-ville sont définies dans les plans d'aménagement urbain, dans les plans de lotissement et les plans d'implantation, comme l'exigent la Ville. Dans la mesure du possible, les liens raccordant les pistes cyclables et les allées piétonnières sont situés dans des endroits peuplés le jour et le soir au cours des heures de circulation des transports publics afin d'assurer la sécurité après la tombée de la nuit.

#### **5.7.7.4 Allées piétonnières**

De façon générale, les voies piétonnières sont situées le long des trottoirs publics et des sentiers sont aménagés dans des couloirs traversant les espaces libres de manière à les relier de la façon la plus pratique possible aux autres secteurs de la communauté.

Des liens piétonniers pratiques, protégés et attrayants sont aménagés sur le pont du chemin Castlefrank qui passe au-dessus de l'autoroute 417 pour se raccorder aux terrains situés au sud de la future station ouest du Transitway. Les allées piétonnières sont clairement délimitées et bien éclairées.

Une attention toute particulière sera accordée à l'aménagement de liens pratiques reliant la communauté du centre-ville et les collectivités situées au nord de la promenade Campeau, afin de tenir compte des besoins spéciaux des enfants d'âge scolaire.

Les couloirs réservés aux seuls piétons et indiqués à l'annexe I du Plan officiel d'Ottawa sont censés servir à aménager des voies piétonnières et cyclables au lieu de rues afin de faciliter la circulation sans encourager la traversée de ces zones par les automobiles.

#### **5.7.7.5 Étude sur le transport**

L'ancienne Ville de Kanata a commandé " l'étude sur le transport du centre-ville de Kanata ", dans laquelle plusieurs stratégies d'utilisation du sol et effets des voies routières dans la communauté du centre-ville ont été examinés. Le délai d'exécution de cette étude tenait compte de l'aménagement définitif de la zone urbaine de Kanata et a permis d'évaluer les densités d'aménagement des commerces de détail, des centres d'emploi et des logements résidentiels liées au plan d'aménagement actuel. Cette étude a également considéré les réseaux de voies piétonnières, de pistes cyclables, des transports publics et de la circulation automobile sur les terrains du centre-ville. Dès que " l'étude sur le transport du centre-ville de Kanata " sera achevée et approuvée par la Ville, les terrains du centre-ville seront aménagés conformément aux recommandations que renferme ce document.

Des techniques de gestion de l'offre et de la demande seront étudiées si les conditions le justifient et viendront s'ajouter à d'autres techniques de gestion du transport.

#### **5.7.7.6 Rues du centre-ville**

Un réseau routier adapté au centre-ville est aménagé par l'entremise des demandes de lotissement approuvées. Les routes sont construites conformément aux recommandations proposées dans l'étude sur le transport évoquée à l'article 5.7.7.5 et aux principes d'aménagement évoqués à l'article 5.7.8.2. Les rues du centre-ville indiquées à l'annexe E du Plan directeur d'Ottawa peuvent être approuvées à divers endroits sur les plans d'aménagement urbain et les lotissements sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification au présent Plan à condition que le nouveau quadrillage des voies soit maintenu et que les autres politiques pertinentes du présent Plan officiel soient mises en oeuvre.

Dans la zone résidentielle du centre-ville, le transport public local peut être assuré intérieurement entre le croisement de la promenade Campeau et du chemin Teron et le Centre commercial régional de Kanata, la rue principale et le quartier d'affaires central sans qu'il soit nécessaire de passer par la promenade Campeau. Cet aménagement permettra de décourager la traversée de ces zones par les automobilistes et fera l'objet d'une étude approfondie menée de concert avec OC Transpo.

#### **5.7.7.7 Artères principales du centre-ville**

Lorsque la largeur de la promenade Campeau et du chemin Katimavik sera arrêtée définitivement, ces deux voies routières seront dotées d'un terre-plein bordé d'arbres et présentant un intérêt visuel de façon à faire ressortir les limites de ces grandes collectivités.

#### **5.7.7.8 Stationnement sur place**

*[Fait suite au l'amendement #136, 10 septembre 2014]*

### **5.7.8 Mise en oeuvre**

#### **5.7.8.1 Plans d'aménagement urbain et plans directeurs conceptuels**

En 1993, un plan conceptuel d'aménagement urbain détaillé (plan de démonstration - 9 septembre 1993) a été préparé afin de concrétiser la vision du centre-ville de Kanata en tenant compte des caractéristiques naturelles du site, de la conjoncture, des possibilités de transport, des désirs de la collectivité, des biens-fonds, des décisions antérieures portant sur l'utilisation du sol et de divers autres paramètres. L'aménagement proposé alliait ces facteurs aux points de vue exprimés par les personnes et organismes intéressés. Une autre " carte maîtresse " a été

préparée pour indiquer la superficie des terrains, le nombre d'unités de logements et le nombre d'emplois que représentait le plan de démonstration du 9 septembre 1993. Les résultats de cet exercice sont annexés au présent Plan officiel, mais n'en font pas partie intégrante.

En 1998 et en 1999, l'ancienne Ville de Kanata a actualisé ses plans d'aménagement du centre-ville de Kanata en préparant un plan directeur conceptuel du centre-ville de Kanata et un plan directeur conceptuel du Centre commercial régional de Kanata. Ces documents ont été préparés en vue d'élaborer une stratégie de planification et d'aménagement des parties du centre-ville de Kanata situées au nord de l'autoroute 417 et entre la promenade Terry Fox à l'ouest et l'emprise des services publics d'électricité à l'est.

La zone située au nord-est de l'avenue Kanata renferme le quartier d'affaires central, la rue principale et les principaux espaces verts. Le Centre commercial régional de Kanata est situé au sud-ouest de l'avenue Kanata. Ces plans directeurs conceptuels ont été préparés en tenant compte des principes élémentaires d'aménagement du centre-ville de Kanata, de l'opinion du public et d'autres personnes intéressées, des conditions du marché et des besoins techniques. Ces plans directeurs conceptuels sont annexés au présent Plan officiel mais n'en font pas partie intégrante.

Au fil du temps, le but recherché est de faire en sorte que les principes et politiques de base soient mis en oeuvre mais que les détails en soient rajustés afin de tenir compte des études plus détaillées, de l'évolution de la conjoncture et des besoins communautaires. Pour que les grands principes soient respectés et que les objectifs d'emploi et de logements résidentiels soient atteints, les plans conceptuels d'aménagement urbain et les plans directeurs conceptuels peuvent être modifiés sans qu'il faille adopter un amendement au présent Plan officiel. Le Conseil municipal a pour but de faire en sorte que les plans conceptuels d'aménagement urbain et les plans directeurs conceptuels contribuent à concrétiser la vision arrêtée ainsi que les grands principes de planification et d'aménagement du centre-ville.

#### **5.7.8.2 Lignes directrices sur l'aménagement urbain**

Les lignes directrices sur l'aménagement du centre-ville sont annexées aux ententes de lotissement et de plans d'implantation et font partie des normes d'aménagement de la Ville pour cette collectivité, à condition que cette exigence ne s'applique pas aux terrains du Centre commercial régional de Kanata.

Le Conseil municipal a l'intention de préparer des lignes directrices spécifiques sur l'aménagement urbain du Centre commercial régional de Kanata. Lorsque ces lignes directrices seront adoptées, elles ne devront pas être interprétées comme un exposé de principes ou devenir des normes d'aménagement. En fait, les lignes directrices existantes ou futures sur l'aménagement urbain serviront à évaluer les demandes de plans d'implantation du centre commercial régional. La préparation ou l'absence de lignes directrices sur l'aménagement urbain ne retardera pas l'approbation des plans d'implantation ou l'aménagement du Centre commercial régional de Kanata.

#### **5.7.8.3 Étude sur le transport**

Comme l'indique l'article 5.7.7.5 énoncées ci-dessous, une étude sur le transport sera effectuée pour aider à la mise en oeuvre des politiques s'appliquant au centre-ville.

#### **5.7.8.4 Ententes de partage du stationnement/Direction du stationnement**

Des mécanismes permettant de partager le stationnement entre divers usages seront étudiés et encouragés pour s'assurer que le nombre de places de stationnement sera suffisant tout en évitant une offre excédentaire au centre-ville. La création d'une direction du stationnement et la

possibilité pour les promoteurs de verser des sommes plutôt que d'aménager des stationnements seront étudiées.

#### **5.7.8.5 Comité de l'aménagement**

Un comité de l'aménagement pourra être créé afin d'aider à évaluer les demandes de plans d'implantation s'appliquant aux aménagements du centre-ville, y compris l'étude des lignes directrices sur l'aménagement urbain, au moyen du processus d'approbation des demandes de plans d'implantation.

#### **5.7.8.6 Signalisation**

La Ville coordonnera des études afin de décider des panneaux indicateurs les mieux adaptés au centre-ville, en particulier dans la rue principale, afin de valoriser son identité unique ainsi que pour le Centre commercial régional de Kanata afin d'assurer son intégration à la rue principale.

#### **5.7.8.7 Aménagement des services publics et échelonnement**

La Ville effectuera une étude d'échelonnement afin d'établir le calendrier des principaux aménagements de services publics dans la communauté du centre-ville pour pouvoir offrir de façon économique et opportune les services publics nécessaires à l'aménagement de la communauté du centre-ville.

#### **5.7.8.8 Plans de gestion des arbres**

Avant d'approuver les demandes d'aménagement (p. ex., les demandes de lotissement ou de plan d'implantation), la Ville analysera les régions boisées afin de décider des meilleures méthodes qui permettront de veiller à ce que le programme d'aménagement dicté par le présent Plan officiel intègre des arbres sains. On aura recours aux techniques suivantes :

- l'aménagement proposé sera conçu de façon à assurer la survie des arbres et tout projet d'aménagement comprendra des mesures à cet effet;
- en outre, des plans d'aménagement paysager seront préparés et mis en oeuvre de façon énergique de manière à ce qu'un nouveau couvert végétal fourni vienne enrichir l'aménagement proposé;
- le couvert végétal dans les zones non encore aménagées est conservé et préservé jusqu'à ce que l'aménagement retenu commence;
- la préservation des arbres existants sera encouragée, s'il y a lieu, afin de conserver cette végétation jusqu'à ce que des arbres de remplacement parviennent à maturité;
- les lignes directrices relatives à l'aménagement du centre-ville serviront à la mise en oeuvre de ces politiques;
- un programme de suivi sera établi afin d'évaluer le succès des efforts de préservation des arbres et de procéder aux rajustements nécessaires, le cas échéant.

### **6.9.4 Politiques s'appliquant aux commerces de détail situés au nord-ouest du centre-ville**

Les entrepôts de détail, les gros entrepôts de détail et le centre de vente au détail projeté sont autorisés à condition que toutes les politiques suivantes soient respectées :

1. Aucun entrepôt de détail ne peut être aménagé avant le 1<sup>er</sup> octobre 2001.
2. À compter du 1<sup>er</sup> octobre 2001, les entrepôts de détail pourraient être autorisés. Le règlement de zonage des secteurs LDE, MR-2 et MR-3 figurant à l'annexe " A " du présent Plan renferme des dispositions sur les zones d'utilisation différée s'appliquant à l'aménagement d'un site utilisé à ces fins et précise que le symbole de zone d'utilisation

- différée ne peut être levé avant le 1er octobre 2001 et, après cette date, ne pourra l'être que si les conditions suivantes sont respectées à la satisfaction de la Municipalité :
- a. une étude de la circulation établissant les modifications à apporter aux routes et aux intersections pour que l'ensemble de l'aménagement proposé puisse être absorbé;
  - b. une étude de marché établissant que la raison d'être prévue du Centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata ne sera pas compromise, cette étude devant être menée tant que la superficie brute de location du Centre commercial régional de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés;
  - c. le dépôt d'une demande de plan d'implantation dûment remplie en vertu de l'article 41 de la Loi sur l'aménagement du territoire;
  - d. tout autre renseignement exigé par la Municipalité.
3. De gros entrepôts de détail peuvent être autorisés, mais leur superficie brute de location est limitée à 10 000 mètres carrés tant que celle du Centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés, auquel cas elle ne pourra toutefois dépasser soit 35 000 mètres carrés soit la superficie brute de location maximum autorisée par le règlement de zonage, la superficie la moins élevée étant retenue, sous réserve du dépôt d'une demande d'amendement au règlement de zonage étayée par ce qui suit :
- a. une étude de la circulation établissant les modifications à apporter aux routes et aux intersections pour que l'ensemble de l'aménagement proposé puisse être absorbé;
  - b. une étude de marché établissant que la raison d'être prévue du Centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata et des autres zones centrales d'activités commerciales à Kanata ne sera pas compromise;
  - c. tout autre renseignement exigé par la Municipalité.
4. Les amendements au règlement de zonage établissent les normes s'appliquant à l'aménagement d'entrepôts de détail, de gros entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté, dont la superficie minimum et maximum du lot, les exigences relatives au stationnement et au chargement ainsi que les dispositions portant sur la superficie brute de location, sur la hauteur des bâtiments, sur les marges de recul et sur l'aménagement paysager.
5. La superficie brute de location maximum des entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté ne peut dépasser 10 000 mètres carrés par lot tant que la superficie brute de location du Centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés. Une fois ce seuil atteint, la superficie brute de location des entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté peut être supérieure à 10 000 mètres carrés sans toutefois dépasser soit 35 000 mètres carrés soit la superficie brute de location maximum autorisée par le règlement de zonage, la superficie la moins élevée étant retenue.