
Plan secondaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park

[Modification 158, 29 octobre 2015]

1.0 Introduction

L'objectif du présent plan secondaire est d'intégrer les aspects principaux du Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park dans la politique du Plan officiel. L'aménagement public et privé des propriétés du secteur visé est encadré tant par le Plan secondaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park (le Plan) que par le PCC; ces deux plans devraient donc être interprétés conjointement. Le secteur visé tend à se transformer en un endroit attrayant et à usage mixte où il sera facile pour les piétons et les cyclistes de se déplacer. La densification du secteur est surtout axée sur la zone polyvalente de South Keys, le ruisseau Sawmill sera protégé et amélioré, et les nouvelles propositions d'aménagement devront se conformer à un design urbain de grande qualité.

2.0 Emplacement

Le secteur visé est situé dans le quartier 10 – Gloucester-Southgate. Il s'étend sur environ 3,5 kilomètres le long de la rue Bank, à partir du couloir ferroviaire du CN au nord (près de la station de transport en commun Greenboro) jusqu'à l'avenue Queensdale au sud. Le plan du secteur est présenté à l'annexe A – Utilisation du sol.

3.0 Vision

Le plan secondaire et son PCC correspondant permettront de répondre aux futurs besoins de ce secteur en expansion. Le plan sera mis en place sur plusieurs années et a été conçu pour s'adapter à l'évolution des tendances de conception et aux pressions économiques et sociales.

Au cours des prochaines années, la rue Bank proposera plusieurs usages, allant d'un espace commercial et résidentiel propice aux interactions sociales à une plaque tournante pour les déplacements dans le secteur. Permettre le transport des biens est l'un des rôles principaux de la rue Bank, également une importante voie nord-sud de transport en commun. Le couloir de la rue Bank sera agréable et invitant pour les piétons de toutes aptitudes physiques et favorisera les déplacements à vélo grâce à un réseau bien connecté et sécuritaire de sentiers et de voies.

South Keys est une vaste zone polyvalente qui a le potentiel de se transformer, au fil du temps, en une communauté dynamique et en un véritable carrefour pour le transport en commun offrant une foule de possibilités pour s'y installer, travailler et se divertir peu importe l'âge et les capacités des résidents. La zone polyvalente sera urbanisée : la rue principale accessible aux piétons et les espaces publics créeront un noyau urbain dynamique d'un point de vue culturel et accessible en transport en commun.

Le ruisseau Sawmill sera une aire naturelle protégée et améliorée, puis intégrée à la zone polyvalente à mesure que les projets d'aménagement seront réalisés à proximité. Le ruisseau est un élément naturel d'importance. Si les gens s'y rendent à certains endroits pour profiter de la nature, l'accès public à d'autres portions est interdit pour protéger l'habitat.

3.1 Principes directeurs

3.1.1. Rue Bank et ses environs

- i. Appuyer les divers usages de la rue Bank, un endroit où vivre, travailler, socialiser et se déplacer, qui deviendra au fil du temps mieux adapté aux déplacements à pied et à vélo.
- ii. Reconnaître et protéger les terres désignées caractéristiques naturelles.

- iii. Aménager un réseau de trottoirs, de sentiers, de couloirs de verdure et de voies cyclables sécuritaire et bien visible qui relie les espaces verts, les parcs, les stations de transport en commun et d'autres destinations importantes situés le long du couloir.

3.1.2 Zone polyvalente de South Keys

- i. Favoriser l'aménagement de ce secteur en donnant un côté plus urbain au sol et au quadrilatère, promouvoir un usage mixte des sols et augmenter l'utilisation du sol, plus particulièrement à proximité des stations Greenboro et South Keys.
- ii. Présenter un modèle de quadrillage qui respecte le tissu du quartier.
- iii. Aménager une nouvelle rue principale dynamique en plein cœur du quartier qui deviendra le centre économique et culturel de la zone polyvalente.
- iv. Créer des lieux qui pourront être utilisés par les résidents et des espaces libres répondant aux besoins de la communauté type prévue pour la zone polyvalente.
- v. Prévoir des accès directs, pratiques, sécuritaires et attrayants à la zone polyvalente, aux communautés voisines et au transport en commun pour les cyclistes et les piétons.

3.1.3 Ruisseau Sawmill

- i. Protéger le ruisseau de l'empiètement des aménagements adjacents en établissant des limites pour l'aménagement au sommet du talus du cours d'eau.
- ii. Rendre accessibles certaines sections du ruisseau, que ce soit visuellement ou physiquement, selon leur fragilité écologique.
- iii. Appuyer les efforts de reboisement dans le secteur du ruisseau.

4.0 Utilisation du sol, densité, forme bâtie, hauteur de bâtiment et domaine public

La présente section traite en détail des politiques sur l'utilisation du sol qui s'appliquent aux secteurs présentés à l'annexe A du Plan et des politiques du Plan officiel. Elle dresse les exigences par rapport aux éléments principaux qu'il est important d'inclure dans la communauté lors de l'aménagement de l'environnement physique du secteur visé.

4.1 Zone polyvalente de South Keys

La zone polyvalente de South Keys est présentée à l'annexe A – Utilisation du sol, à l'annexe C – Hauteur de bâtiment permise pour les zones polyvalentes et à l'annexe D – Plan du domaine public. Les zones polyvalentes sont habituellement situées à moins de 800 mètres d'une station de transport en commun rapide; l'augmentation de la hauteur des bâtiments et de la densité ainsi que l'utilisation du sol favorisant l'usage du transport en commun y sont généralement encouragées. Cette zone sera un carrefour important de la Ligne Trillium du réseau de transport en commun rapide et du Transitway Sud-Est. Deux stations y sont aménagées (Greenboro et South Keys). Au cours des prochaines années, la station South Keys deviendra une station multimodale, c'est-à-dire qu'elle sera le point de correspondance entre le train et l'autobus pour les résidents de Barrhaven et de Riverside-Sud; elle sera également un point de correspondance pour les passagers en direction ou en provenance de l'Aéroport international Macdonald-Cartier. La station Greenboro continuera d'être un point de correspondance multimodal.

Les politiques suivantes s'appliquent aux zones polyvalentes :

- a. Les exigences minimales en matière de stationnement sont réduites pour correspondre aux normes des secteurs centraux, tandis que les exigences maximales sont réduites pour correspondre aux normes des zones intérieures, dans l'optique de réduire l'espace actuellement alloué aux stationnements.
- b. Dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, les demandeurs devront démontrer comment les aménagements qu'ils proposent intègrent les infrastructures pour piétons et cyclistes, les parcs (y compris des places pour le transport en commun et des places municipales), les rues, les éléments actifs pour les façades, l'accès aux services, etc., en respectant le plan du

domaine public de l'annexe D, les autres politiques du présent plan et les lignes directrices du PCC de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park.

- c. La Gestion de la demande en transport (GDT) sera consultée pour chaque site au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement. Les mesures de la GDT peuvent comprendre des rabais sur les laissez-passer de transport en commun ou des laissez-passer gratuits pour les résidents des nouveaux logements, des mesures incitatives pour diminuer la demande de stationnement des employés, l'aménagement de stationnements couverts pour bicyclettes et d'autres installations pour encourager les déplacements à vélo (installations sécuritaires, douches, casiers, etc.).

4.1.1. Utilisation du sol

La majorité de la zone polyvalente est composée de pâtés de maisons à usage mixte qui seront reliés au fil du temps par un réseau de rues, de sentiers, de parcs, de places et d'autres espaces libres. Les pâtés de maisons seront composés de bâtiments qui utilisent le sol pour favoriser l'usage de tout type de transport en commun, notamment ceux qui contribueront à créer une collectivité complète en proposant des installations pour les personnes qui travaillent et vivent dans la zone polyvalente et ailleurs dans la ville.

4.1.2 Densité minimale

La densité actuelle de la zone polyvalente est d'environ 55 personnes et emplois par hectare brut. La superficie brute du secteur est d'environ 43 hectares, et la superficie nette, d'environ 30 hectares. Afin que l'aménagement de la zone soit adapté au réseau de transport en commun rapide, la densité minimale du secteur doit être d'environ 200 personnes et emplois par hectare brut, soit une densité nette (densité pour chaque site) d'environ 280 personnes et emplois par hectare net. Cette densité minimale doit être mise en place pour tous les aménagements au cours des différentes étapes d'aménagement de la zone. Des exceptions peuvent être accordées pour les petits terrains, les agrandissements mineurs des bâtiments existants sis sur des grands terrains, ainsi que les changements d'utilisation des bâtiments existants.

4.1.3 Forme bâtie

Le caractère de la forme bâtie de la zone polyvalente est présenté dans le plan de conception communautaire et est différent d'un emplacement à l'autre. L'annexe C – Hauteur de bâtiment permise pour les zones polyvalentes définit les différentes hauteurs de bâtiments permises dans la zone par secteur. Le Plan secondaire n'aura pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à la configuration et à la superficie des bâtiments présentés à l'annexe C.

- a. En général, les immeubles de grande hauteur devront être composés d'une tour sur podium. La construction d'un immeuble de grande hauteur qui n'est pas composé d'une tour sur podium, mais qui a l'appui d'un comité spécialisé de révision de la conception formé de membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville, sera autorisée pourvu que la conception du bâtiment respecte les politiques applicables ci-dessous.
- b. Aux termes du *Règlement de zonage*, un immeuble de 12 étages pourra être construit sur la rue Bank à proximité d'un secteur à faible densité désigné à l'annexe A comme caractéristique naturelle. L'autorisation de construire un immeuble de 12 étages sera également ajoutée au *Règlement* pour l'extrémité nord du chemin Hunt Club, à l'ouest du ruisseau Sawmill. La réduction de la hauteur des bâtiments dans ces secteurs de la zone permettront d'assurer la transition avec la forme bâtie de faible hauteur à l'est de la rue Bank et au sud du chemin Hunt Club.
- c. Aux termes du *Règlement de zonage*, la construction d'immeubles de 15 étages sera permise sur la rue Bank, entre la rue Dazé / la promenade Cahill et le chemin Hunt Club, ainsi que dans la section nord de la zone. Les bâtiments existants à cet endroit sont plus hauts que les immeubles de 9 étages permis sur la rue Bank au sud du chemin Hunt Club et que les immeubles de 12 étages de la rue Bank au centre de la zone polyvalente afin de créer un carrefour visible et une impression d'être arrivé à destination aux limites nord et sud de la zone. Les bâtiments prévus au nord-est de l'intersection de la rue Bank et du chemin Hunt Club qui sont situés près des maisons existantes de faible hauteur doivent respecter les exigences sur la transition de hauteur du *Règlement de zonage*.

- d. Le *Règlement de zonage* modifié prévoira que les bâtiments situés près des places pour le transport en commun et des places municipales et ceux sur la nouvelle rue principale peuvent avoir entre 12 et 21 étages selon leur emplacement. La hauteur des bâtiments situés près des places pour le transport en commun est généralement plus élevée que celle des bâtiments situés entre deux places. L'objectif est de permettre la réalisation de projets à forte densification à proximité des transports en commun et des espaces publics. La hauteur permise de 21 étages respecte les règles de zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Pour calculer la hauteur, on soustrait 151,79 mètres à l'élévation au-dessus du niveau de la mer de la propriété visée. La hauteur maximale déterminée par l'Administration de l'aéroport s'applique tant aux bâtiments qu'aux saillies sur la toiture (antennes paraboliques, antennes, pylône radio, etc.).
- e. Des exceptions au *Règlement de zonage* pourraient être accordées en ce qui concerne la hauteur permise des bâtiments, sauf si celle-ci a été déterminée par l'Administration de l'aéroport, afin de rendre les toits intéressants sur le plan architectural en permettant d'utiliser une partie de la surface de plancher autour des saillies permises. Ces propositions seront étudiées lors de l'examen des demandes de modification de zonage des propositions d'aménagement et devront être appuyées par le Comité d'examen du design urbain.
- f. La nouvelle rue principale est conçue selon une approche de rue complète et répondra aux besoins de tous les usagers, particulièrement à ceux des piétons et des personnes qui utilisent des modes de transport actifs. L'emplacement et la forme des bâtiments sur la rue principale devront contribuer à la création d'une rue complète qui comporte les caractéristiques des « façades actives », par exemple en disposant les bâtiments près de la rue (en prévoyant un retrait maximal), en aménageant des vitrines sur la façade des bâtiments qui donne sur la rue, en créant des entrées actives, en aménageant des terrasses et des cours entre les bâtiments et les trottoirs ainsi qu'en dissimulant les stationnements. Le PCC contient de plus amples détails sur le sujet et doit être utilisé conjointement avec la présente politique pour guider l'approbation des aménagements de la rue principale.
- g. Les tours des immeubles de grande hauteur doivent être conçues et disposées de manière à limiter les effets du vent et d'ombre, à assurer un ensoleillement adéquat des lieux publics, à préserver l'intimité et à tenir compte des perspectives publiques et du panorama, entre autres. Afin de respecter ces objectifs, les tours des immeubles de grande hauteur devront :
- i. Être suffisamment éloignées des tours voisines, qu'elles soient sur le même site ou sur un terrain adjacent. Il faudra prévoir une distance d'au moins 23 mètres entre deux tours d'habitation de grande hauteur. Il est cependant possible de réduire à environ 18 mètres la distance minimale entre deux tours d'habitation entièrement décalées ou entre une tour d'habitation et une tour non résidentielle. Lorsqu'un immeuble de grande hauteur est construit à côté d'un terrain où un tel immeuble n'a pas été construit mais dont la construction est permise par le zonage en vigueur, un retrait minimal depuis les limites du lot latérales intérieures et arrières d'environ 11,5 mètres doit être prévu. La distance minimale entre deux tours non résidentielles adjacentes est d'au moins 11,5 mètres. Les propositions pour les immeubles de grande hauteur qui prévoient des distances inférieures à celles indiquées devront :
- démontrer que les critères présentés ci-dessus sont respectés grâce à une superficie au sol réduite, à l'orientation de l'immeuble ou à sa forme;
 - démontrer que la construction d'immeubles sur les terrains voisins peut être réalisée en respectant les distances de séparation et de retrait citées plus haut.
- S'il est impossible de démontrer que les exigences peuvent être respectées, il se peut que le site soit jugé inadéquat pour la construction d'un grand immeuble ou qu'il soit nécessaire de regrouper des lots.
- ii. Avoir une superficie au sol restreinte. Les propositions de construction de tours d'habitation dont la superficie au sol est supérieure à 750 mètres carrés et celles pour la construction de tours commerciales dont la superficie au sol est supérieure à 1 500 mètres carrés doivent :
- démontrer que les critères présentés ci-dessus sont respectés grâce à l'orientation de l'immeuble ou sa forme;
 - prévoir une plus grande distance de séparation entre deux tours sur le même lot et un plus grand retrait depuis les limites du lot latérales intérieures et arrières.

- avoir une superficie au sol restreinte. Les propositions de construction de tours d'habitation dont la superficie au sol est supérieure à 750 mètres carrés et celles pour la construction de tours commerciales dont la superficie au sol est supérieure à 1 500 mètres carrés doivent :
- iii. Les politiques sur les distances de séparation seront détaillées dans le *Règlement de zonage*, et si des modifications sont proposées, elles seront évaluées par le comité de dérogation responsable du site visé ou à la suite du dépôt d'une demande de modification du zonage. Les exigences sous-jacentes devront être respectées et la demande, appuyée par le Comité d'examen du design urbain.

4.1.4 Domaine public

L'un des aspects clés garant du succès de la zone polyvalente consiste en l'aménagement d'un domaine public attirant et fonctionnel. Les différents éléments du domaine public sont présentés à l'annexe D – Plan du domaine public. Le respect de ce plan ainsi que des lignes directrices du PCC garantira une excellente qualité de vie au sein de la zone polyvalente, qui croîtra au fil de son réaménagement et de l'augmentation de sa densité. L'aménagement de sentiers piétonniers et cyclables efficaces, d'espaces publics, de rues complètes et d'installations communautaires transformera la zone polyvalente en un lieu dynamique où il fera bon vivre, travailler et se divertir.

L'emplacement des nouvelles rues, des sentiers piétonniers et cyclables ainsi que des parcs, y compris les places pour les transports en commun et les places municipales, présenté à l'annexe D – Plan du domaine public n'est encore qu'à l'étape de la conception et sera peaufiné et confié à la Ville, au besoin, au moment du processus d'approbation des demandes pour les plans d'implantation, de morcellement ou de lotissement. Le Plan secondaire n'a pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à l'emplacement, à la configuration et à la superficie des différents éléments.

L'emplacement et la forme des bâtiments adjacents à une place pour les transports en commun et à une place municipale devront contribuer à la création d'une rue complète qui comporte les caractéristiques des « façades actives », par exemple en disposant les bâtiments près des places, en aménageant des vitrines sur la façade des bâtiments, en créant des entrées actives, en aménageant des terrasses et des cours entre les bâtiments et les trottoirs ainsi qu'en dissimulant les stationnements pour qu'ils ne soient pas visibles depuis les places. Le PCC contient de plus amples détails sur le sujet et doit être utilisé conjointement avec la présente politique pour guider l'approbation des aménagements à proximité des places pour le transport en commun et les places municipales.

4.1.4.1 Accès piétonniers et cyclistes

Le réseau de sentiers piétonniers et cyclables de la zone polyvalente a été pensé de manière à accorder la priorité aux modes de transport actifs et durables plutôt qu'aux automobiles. Les trajets proposés dans l'annexe D – Plan du domaine public présentent les courtes distances de marche ou de vélo entre les stations de transport en commun, contribuent à élaborer le quadrillage des chemins que pourront emprunter les piétons dans la zone polyvalente et établissent les principales connexions avec les réseaux cyclables et piétonniers existants des communautés voisines. Les plans des réseaux cyclables et piétonniers du PCC s'appuient sur les réseaux de déplacements actifs existants dans la communauté, sur le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et sur le Plan sur le cyclisme d'Ottawa pour aménager des accès en provenance et à destination de la zone polyvalente ainsi qu'au sein de celle-ci et la lier aux stations de transport en commun. Les éléments suivants seront garantis à la suite du processus d'approbation des demandes d'aménagement :

- a. aménagement de trottoirs des deux côtés des nouvelles rues publiques et privées;
- b. accès piétonniers et cyclistes sécuritaires entre la rue Dazé et le croissant Mountain favorisant les déplacements actifs puisqu'il est difficile d'y aménager des accès sur rue;
- c. accès piétonniers et cyclistes entre l'intersection des rues Dazé et Bank et le coin sud-ouest de la zone pour permettre, d'une part, un accès hors route à la station South Keys et d'autre part, l'accès à un nouveau pont pour piétons et cyclistes qui sera situé à l'est du passage supérieur, au-dessus du chemin Hunt Club;

- d. accès piétonniers et cyclistes entre le sentier du ruisseau Sawmill et la zone polyvalente de South Keys au nord de la station Greenboro comme présenté dans le plan conceptuel à l'annexe D. L'emplacement réel de cet accès ainsi que sa fonction doit encore faire l'objet d'une étude et d'une conception détaillée.

4.1.4.2 Parcs, espaces libres et écologisation

Les nouveaux parcs, les espaces libres et la plantation d'arbres le long des rues dans certains secteurs sont des éléments clés de l'aménagement urbain du Plan et favorisent la croissance et l'habitabilité du secteur. L'objectif est de répondre à l'augmentation de la densité prévue dans le secteur visé de la zone. Ces espaces doivent être conçus pour répondre aux besoins des nouveaux résidents et pour correspondre à l'utilisation du sol et à la densification des secteurs voisins. Le PCC présente les éléments de chaque parc, dont la conception peut être revue par la suite pour mieux refléter les besoins communautaires lors de l'aménagement.

Deux places pour le transport en commun (aux stations Greenboro et South Keys) et une place municipale sont présentées aux annexes C et D du présent plan. Elles seront des lieux de rassemblement important pour la population et contribueront à définir le caractère et l'identité de la zone polyvalente. Leur aménagement appelle un design urbain de grande qualité afin qu'elles puissent accueillir de nombreux résidents dans un environnement urbain compact. L'espace entourant ces places prendra vie grâce aux aménagements parfaits pour les piétons et à l'utilisation active du sol. L'aménagement paysager devra être caractérisé par une combinaison d'aménagements à l'aide d'éléments naturels et construits, d'aires pour s'asseoir, de structures d'ombrage et de plantation structurée d'arbres de manière à pouvoir offrir une protection contre le soleil en été et contre le froid en hiver.

L'emplacement, la configuration et la superficie des parcs, y compris des places pour le transport en commun et de la place municipale, ainsi que des espaces libres présentés aux annexes C et D du présent plan n'en sont qu'à l'étape de conception et pourront être peaufinés au moment du processus d'approbation des plans d'implantation ou de lotissement. Le Plan secondaire n'a pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à l'emplacement, à la façade, à la configuration et à la superficie des parcs. Ces espaces doivent appartenir à la population et seront donc désignés terrains réservés à la création de parcs lors du processus d'approbation des demandes d'aménagement. Au moment du dépôt d'une demande d'aménagement qui comprend des espaces désignés aux annexes C et D, les directives suivantes doivent être respectées :

- a. La place municipale donnera sur le côté est de la rue principale, environ au centre de la zone polyvalente. Elle doit être conçue de manière à servir de principal lieu de rassemblement et de point central du réaménagement du secteur. Il est possible qu'elle ne soit construite qu'au cours des dernières étapes de réaménagement de la zone. La superficie minimale de la place est d'environ 0,6 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'au moins 60 mètres.
- b. La place pour le transport en commun adjacente à la station South Keys sera conçue pour permettre d'accéder à l'entrée de la station en passant par une « entrée de rue aménagée » donnant sur une cour urbaine composée d'éléments paysagers naturels et construits. Cet espace alloué à la place pourra être aménagé en différentes étapes; la première étape représentant environ 50 % de la superficie minimale de la place. Si l'espace est alloué et aménagé en différentes étapes, la première, celle de la conception et de la construction, doit tenir compte des étapes suivantes de l'aménagement de la place. La superficie minimale de la place est d'environ 1,3 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'au moins 70 mètres.
- c. La place pour le transport en commun adjacente à la station Greenboro sera conçue pour permettre d'accéder à la station en passant par une « entrée de rue aménagée » donnant sur une cour urbaine. Dans l'éventualité où la Ville choisirait de fermer le parc-o-bus pour permettre l'aménagement du secteur, ce parc ferait partie du projet d'aménagement du reste de la propriété. La superficie minimale de la place est d'environ 0,2 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'environ 40 mètres.

- d. L'espace occupé par le parc-o-bus à l'extrémité nord de la zone polyvalente et situé sur un terrain de la Ville devra être inclus dans le projet de réaménagement du reste de la propriété, si la Ville choisit de fermer le parc-o-bus pour rendre l'espace disponible pour l'aménagement. Ce parc est actuellement situé sur un terrain désigné espace vert d'importance dans le Plan officiel. Une servitude peut-être enregistrée pour permettre l'accès à la population et à des fins d'entretien si la Ville n'a pas besoin du terrain public en bordure de la route. La superficie minimale du parc est d'environ 1,3 hectare.
- e. Le parc s'étendant de la portion ouest de la nouvelle rue principale jusqu'au sud de la station Greenboro aura une superficie minimale de 0,4 hectare et devrait donner sur la rue sur une distance d'environ 35 mètres.
- f. Dans la section sud-est de la zone délimitée par la rue Dazé, la rue Bank et le chemin Hunt Club, aucun parc n'a été prévu dans les annexes C et D du présent plan. La nécessité d'en aménager un sera évaluée au fil du temps alors que l'aménagement et le réaménagement se concrétiseront. Plus précisément, l'emplacement d'un parc, sa taille et ses installations s'appuieront sur une analyse de l'utilisation polyvalente du sol à proximité par la Ville. Aux fins de l'évaluation des parcs de la zone, il a été établi que le parc devrait avoir une superficie de 0,65 hectare. De manière à acquérir l'espace nécessaire à la création d'un parc, un terrain réservé à la création de parcs peut être acquis graduellement par une contribution sous la forme de terrains ou le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc. Si un parc était aménagé dans ce secteur, il serait probablement situé à côté du sentier Sawmill Creek. Une servitude peut être enregistrée pour permettre l'accès à la population et à des fins d'entretien si la Ville n'a pas besoin du terrain public en bordure de la route. Si la Ville n'oblige pas à ce que le terrain soit utilisé pour aménager un parc, le présent plan secondaire n'a pas à être modifié.
- g. Une zone tampon verte doit être prévue le long du ruisseau Sawmill. La largeur de certaines portions du couloir du ruisseau est définie par l'aménagement existant tandis que celle d'autres portions, ainsi que la cession de terrains à la Ville, est sujette à une étude sur l'utilisation du sol ou à un examen au moment du processus d'approbation de la demande d'aménagement. Les politiques qui s'appliquent au ruisseau Sawmill et aux aménagements adjacents sont présentées dans d'autres parties du présent plan.
- h. Au final, l'ensemble des parcs de la zone (y compris les places pour le transport en commun et la place municipale) et le couloir naturel le long du ruisseau Sawmill devraient correspondre à au moins 20 % de la superficie brute totale de la zone polyvalente. Les parcs devraient occuper au moins 10 % de la superficie nette du secteur aménageable de la zone, sauf dans la section au nord qui appartient à la ville (où est situé le parc-o-bus) où un plus grand pourcentage pourrait être alloué aux parcs.
- i. La plantation d'arbres le long des rues présentée à l'annexe D – Plan du domaine public doit être réalisée durant l'aménagement ou le réaménagement, selon le plan détaillé d'aménagement paysager; il s'agit d'une condition essentielle à l'approbation du plan d'implantation.

4.1.4.3 Installations communautaires

De nouvelles installations communautaires sont prévues dans la zone polyvalente pour répondre à la densification du secteur. Deux emplacements sont proposés à l'annexe D – Plan du domaine public d'après une répartition stratégique visant à faciliter l'accès des résidents aux installations. Afin de garantir la présence d'installations communautaires dans la zone polyvalente, les critères suivants devront être pris en considération lors de l'examen des demandes d'aménagement :

- a. Une installation communautaire devrait être située dans un secteur central voisin d'une place municipale ou à proximité de celui-ci. Les utilisations du sol privilégiées sont les galeries, les musées, les bibliothèques, les établissements d'enseignement, les centres communautaires ou les centres pour personnes âgées.
- b. Une petite installation communautaire pourrait être située au nord du prolongement du chemin Johnston, près de la place pour les transports en commun à la station Greenboro. Cet emplacement se trouve à proximité du transport en commun, du parc de quartier au nord et de la communauté voisine.

- c. Les installations communautaires peuvent être aménagées dans un bâtiment public autonome ou faire partie d'aménagements privés, par exemple être situées au rez-de-chaussée d'un immeuble à usage mixte.
- d. La création de telles installations dépendra du moment auquel aura lieu le réaménagement, des besoins communautaires ainsi que de l'intérêt et de la capacité de la Ville à obtenir du financement, un lieu ou un terrain et des infrastructures.
- e. Il n'est pas nécessaire de modifier le présent plan s'il est impossible d'aménager une installation communautaire ou si elle est aménagée dans un autre secteur que celui proposé dans le plan du domaine public.

4.1.4.4 Nouvelles rues

Les nouvelles rues publiques et voies de desserte sont présentées à l'annexe D – Plan du domaine public. L'annexe comprend, par exemple, l'aménagement d'une nouvelle rue principale et la transformation en routes des entrées des parcs de stationnement. L'aménagement de nouvelles rues publiques a pour objectif de créer un environnement propice à la marche sur la rue principale, de faciliter l'accès à la rue Bank, de réduire la taille des petits pâtés de maisons et d'améliorer la connectivité du secteur. Les nouvelles rues sont prévues selon un plan quadrillé, et leur emplacement correspond vaguement aux entrées de stationnement et aux points d'accès actuels de la rue Bank. Le tracé des rues sera peaufiné et confié à la Ville au besoin lors du dépôt des demandes d'approbation des plans d'implantation, de morcellement ou de lotissement. Le Plan secondaire n'a pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à l'emplacement, à la configuration ou à la superficie des rues.

- a. La Ville pourrait demander que la rue principale et les rues transversales soient désignées *voies publiques*. Celles-ci seront conçues selon une approche de rue complète et répondront aux besoins de tous les usagers, particulièrement à ceux des piétons et des personnes qui utilisent des modes de transport actifs. Les intersections seront conçues pour favoriser les déplacements à pied; des indications adéquates informeront les automobilistes qu'ils doivent laisser la priorité aux piétons à ces endroits.
- b. La rue principale sera le centre économique et culturel de la zone polyvalente, ce qui contribuera à créer un secteur animé et vivant. L'emprise routière devrait avoir environ 26 à 30 mètres de largeur; sa taille réelle sera établie lors de l'élaboration du plan de conception détaillée. L'emprise doit comprendre deux voies de transit, des stationnements sur rue, des infrastructures cyclables, des espaces pour les végétaux et le mobilier urbain, ainsi que de grands trottoirs de quatre mètres de largeur de chaque côté de la chaussée.
- c. La rue principale sera probablement construite en différentes étapes au fil du temps. De ce fait, il est possible que la Ville choisisse d'en faire une voie publique seulement une fois qu'elle sera terminée. L'échéancier pour l'acquisition de la rue principale et des emprises de la zone polyvalente est laissé à la discrétion de la Ville.
- d. L'accès à la zone polyvalente sera possible par les rues transversales d'est en ouest qui permettront aux gens de se rendre aux places pour les transports en commun à partir de la rue Bank. Trois rues transversales sont prévues dans le Plan pour le secteur visé, soit une sur le prolongement vers l'ouest du chemin Johnston et deux sur les allées existantes qui mènent au site depuis la rue Bank.
- e. L'emprise routière de ces rues transversales doit avoir entre 22 et 26 mètres de largeur, selon ce qui sera établi lors de l'élaboration du plan de conception détaillée. Elle devra comprendre deux voies de transit ainsi que des trottoirs et des infrastructures cyclables de chaque côté de la chaussée.
- f. Les voies de desserte doivent permettre de partager et de coordonner l'accès aux nouveaux bâtiments près de l'extrémité ouest de la zone polyvalente. Un accord de servitude, d'entretien et de responsabilité pourrait être conclu pour les emprises routières de ces voies de desserte entre les propriétaires bénéficiaires et la Ville, à la discrétion de cette dernière lors de l'approbation de la demande d'aménagement. Entre-temps, et ce, jusqu'à la construction du miniparc et de la place pour les transports en commun, la voie de desserte existante qui longe l'extrémité ouest de la zone pourra encore être utilisée.

4.1.5 Mise en œuvre du zonage

Le *Règlement de zonage* sera modifié afin d'assurer la mise en place des politiques du présent plan. La majeure partie des terrains seront désignés MC – zone de centres polyvalents afin d'encourager l'implantation de différents modes de transport en commun. Les terrains près de la rue Bank, le secteur au sud de la rue Dazé (qui deviendra le secteur sud de la rue principale), la place municipale et les places pour les transports en commun seront désignés « zones d'aménagement différé », et la désignation sera accompagnée des exigences à satisfaire pour supprimer le symbole d'aménagement différé. Il pourra s'agir notamment de la rédaction de rapports sur l'environnement, les transports et les infrastructures ou de l'élaboration de plans d'implantation et de plans directeurs pour démontrer comment le projet d'aménagement proposé correspond au présent plan et au Plan de conception communautaire de la rue Bank, de South Keys à Blossom Park et en respecte les exigences quant au design urbain et aux façades actives. Le *Règlement de zonage* permettra de faire quelques ajouts aux bâtiments existants et d'en faire un usage différent afin de poursuivre le projet sans supprimer le symbole. Les demandes d'approbation d'aménagement pour la zone polyvalente devront être examinées par le Comité d'examen du design urbain de la Ville.

4.2 Zone d'artère principale (rue Bank)

La désignation « zone d'artère principale » (AM) s'applique aux terrains situés le long de la rue Bank, entre le chemin Hunt Club et l'extrémité sud du secteur visé dans le Plan (au sud de l'avenue Queensdale), comme le montre l'annexe A – Utilisation du sol. Celle-ci précise à quels secteurs s'appliquent les politiques sur les artères principales du Plan officiel, bien que les terrains le long de la rue Bank aient été désignés AM dans le Plan officiel. Plusieurs terrains désignés AM sont actuellement peu aménagés ou possèdent un espace de stationnement suffisamment grand pour permettre de le réaménager. Les pressions en matière d'aménagement pour ces terrains seront donc plus importantes qu'ailleurs. Les paramètres de conception prescrits pour les terrains désignés AM dans le Plan officiel sont adéquats pour ce secteur, puisqu'il comporte des bâtiments de hauteur moyenne, des commerces aux façades très transparentes, un aménagement paysager et de nombreuses liaisons piétonnières.

- a. Les politiques qui s'appliquent aux terrains désignés AM sont présentées dans le Plan officiel sous « artère principale ».
- b. La hauteur maximale permise pour la construction de bâtiments est présentée à l'annexe B – Hauteur de bâtiment permise. Il est possible de construire des bâtiments de hauteur moyenne; des exigences sur la transition de hauteur à proximité des zones résidentielles peuvent s'appliquer aux termes du *Règlement de zonage*.

4.3 Zone polyvalente générale (chemin Hunt Club)

La désignation « zone polyvalente générale » (GM) s'applique aux terrains situés sur le chemin Hunt Club à l'est de la rue Bank, comme le montre l'annexe A – Utilisation du sol. Ceux-ci ne sont pas situés à une distance de marche (800 mètres) de la station South Keys. Les zones polyvalentes générales laissent une certaine liberté pour l'utilisation du sol et la forme bâtie, mais garantissent que la hauteur des bâtiments permet l'augmentation de la densité.

- a. Les politiques qui s'appliquent aux terrains désignés GM sont présentées dans le Plan officiel sous « secteur urbain général ».
- b. La hauteur maximale permise pour la construction de bâtiments est présentée à l'annexe B – Hauteur de bâtiment permise. Il est possible de construire des bâtiments de six étages; des exigences sur la transition de hauteur à proximité des zones résidentielles peuvent s'appliquer aux termes du *Règlement de zonage*.

4.4 Immeuble résidentiel de faible hauteur (chemin Albion et rue Bank)

La désignation « immeuble résidentiel de faible hauteur » (LR) s'applique aux terrains situés sur le chemin Albion ainsi qu'à ceux sur la rue Bank, principalement au sud de l'avenue Athans, comme le montre l'annexe A – Utilisation du sol. Les terrains désignés LR sont, pour la plupart, aussi désignés « caractère établi », ainsi seuls des changements mineurs, par exemple de petits projets d'aménagement intercalaire, sont attendus.

Les pressions en matière d'aménagement et de réaménagement pour les terrains désignés LR, mais pas « caractère établi », sont susceptibles d'être plus importantes que pour ceux qui ont les deux désignations. Ces terrains ne sont pas situés à une distance de marche (800 mètres) des stations South Keys et Greenboro et ne se trouvent pas dans le couloir prioritaire de transport en commun du Plan officiel. Le réaménagement de ces secteurs devrait être fait dans le but de rendre compatible l'utilisation du sol et la forme bâtie des nouveaux aménagements avec celles de la zone désignée « caractère établi » voisine.

- a. Les politiques qui s'appliquent aux terrains désignés LR sont présentées dans le Plan officiel sous « secteur urbain général ». Toutefois :
 - i. le long du chemin Albion et de la rue Bank, seules les utilisations résidentielles sont permises (des maisons jumelées, des maisons en rangée et des maisons superposées en rangée, ainsi que des immeubles d'appartements de faible hauteur sur la rue Bank);
 - ii. l'aménagement de terrains désignés « caractère établi » est limité à de petits projets d'aménagement intercalaire et à l'ajout d'un deuxième logement dans les maisons existantes.
- b. Les maisons individuelles autorisées par le zonage actuel devraient toujours l'être à la suite des modifications au *Règlement de zonage*.
- c. La hauteur maximale permise pour la construction de bâtiments est présentée à l'annexe B – Hauteur de bâtiment permise. La construction de bâtiments de moyenne hauteur est autorisée.

4.5 Appartement (rue Bank)

La désignation « appartement », présentée à l'annexe A – Utilisation du sol, s'applique aux terrains au nord-est de l'intersection de la rue Bank et de la promenade Cahill. Ce secteur compte déjà deux tours d'habitation (de 21 étages). L'aménagement existant pour ce secteur est stable et ne devrait pas subir de pressions importantes pour que des changements soient apportés. De ce fait, le terrain est désigné « caractère établi » à l'annexe A.

- d. Les politiques qui s'appliquent aux terrains désignés « appartements » sont présentées dans le Plan officiel sous « secteur urbain général ». Toutefois :
 - i. l'aménagement de terrains désignés « caractère établi » est limité à de petits projets d'aménagement intercalaire et à l'ajout d'un deuxième logement dans les maisons existantes;
 - ii. la hauteur maximale permise pour la construction de bâtiments est présentée à l'annexe B – Hauteur de bâtiment permise. La construction de bâtiments d'au plus 21 étages est permise, mais doit respecter les règles de zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.

4.6 Emploi (chemin Johnston)

La désignation « emploi » s'applique aux terrains sur le côté nord du chemin Johnston et à l'est de la rue Bank, comme le montre l'annexe A – Utilisation du sol. Les terrains désignés « emploi » se trouvent à une distance de marche (800 mètres) de la station de transport en commun Greenboro. Ce secteur fera l'objet d'une étude comme on l'indique à la partie 4.10 du présent plan.

- e. Les politiques qui s'appliquent aux terrains désignés « emploi » sont présentées dans le Plan officiel sous « emploi ».

4.7 Espace vert

La désignation « espace vert » de l'annexe A s'applique au couloir du ruisseau Sawmill. Ce couloir est un espace d'agrément pour les loisirs dans la communauté qu'il faut réhabiliter, protéger et améliorer afin d'en préserver l'intégrité environnementale à long terme. Les terrains désignés « espaces verts » devront peut-être être cédés à la Ville au moment du processus d'approbation de la demande d'aménagement et ne pourront être considérés comme des terrains réservés à la création de parcs.

- a. La partie du couloir située au nord du chemin Johnston montre la largeur conceptuelle pour la désignation des espaces verts. La largeur réelle de l'espace qui sera protégé, et toute zone inondable, sera déterminée dans le cadre d'une étude sur l'utilisation du sol (voir partie 4.9.1). Il n'est pas nécessaire d'apporter des changements au présent plan si des changements mineurs sont apportés à la largeur des espaces verts à la suite de l'approbation de l'étude sur l'utilisation du sol. Les politiques du Plan officiel sur la désignation « emploi » s'appliquent à ce secteur.

- b. Le secteur du couloir du ruisseau à l'est de la rue Bank et au sud du chemin Johnston est délimité et entouré par un aménagement existant désigné « caractère établi ». Il comprend également des terrains à usage récréatif. Les politiques du Plan officiel sur la désignation « secteur urbain général » s'appliquent à ce secteur.
- c. Le secteur du couloir du ruisseau situé à l'ouest de la rue Bank et s'étendant jusqu'au sud du chemin Hunt Club selon le présent plan est désigné « caractéristique naturelle urbaine » (UNF) dans le Plan officiel. La section du ruisseau qui traverse la zone devrait devenir un élément distinctif du voisinage; les bâtiments et les espaces d'agrément à proximité seront orientés vers le ruisseau, ce qui permettra aux clients, aux employés et aux résidents de contempler l'espace vert. La largeur du couloir désigné « espace vert » qui sera cédé à la Ville, entre la rue Dazé et le chemin Hunt Club, sera établie au moment du processus d'approbation de la demande d'aménagement du terrain voisin. Au besoin, le zonage de tout autre espace vert pourra être changé pour « zone de protection de l'environnement » (EP). Les politiques du Plan officiel sur les caractéristiques naturelles urbaines s'appliquent à ce secteur.

4.8 Cimetière (Jewish Memorial Gardens)

L'historique cimetière Jewish Memorial Gardens est situé à l'ouest de la rue Bank et à l'est du ruisseau Sawmill. Ce terrain donne sur la rue Bank sur une distance d'environ 540 mètres. Au fil du temps, le cimetière pourra être exploité davantage selon son zonage et les lois provinciales.

- a. Les politiques qui s'appliquent à la désignation cimetières sont présentées dans la section « secteur urbain général » du Plan officiel.

4.9 Caractère établi (quartiers résidentiels stables)

Le secteur désigné « caractère établi » est présenté à l'annexe A et comprend la majorité des terrains désignés « immeuble résidentiel de faible hauteur » et tous ceux désignés « appartement », notamment Southgate Square, les tours Strathmore, Southwood Place, les terrains sur le chemin Albion, entre la rue Bank et le ruisseau Sawmill, ceux sur la rue Bank près de l'avenue D'Aoust (côte Quail), ceux le long de la rue Bank à la hauteur de la voie Concllor's et ceux le long de la rue Bank à la hauteur de la voie Olympic (plateau Victoria). Recenser tous les secteurs désignés « caractère établi » sert à déterminer les quartiers majoritairement résidentiels déjà bien établis qui ne devraient pas subir de changements à court terme (pour les 20 prochaines années environ). L'aménagement des terrains désignés « caractères établis » se limite à des projets d'aménagement intercalaire mineurs et à l'ajout d'un deuxième logement dans les maisons existantes.

4.10 Prochains secteurs à l'étude

Deux emplacements visés par le Plan demandent une étude supplémentaire afin d'en déterminer les usages appropriés et la hauteur maximale permise pour les bâtiments. L'annexe A – Utilisation du sol indique que, pour le secteur d'emploi du chemin Johnston et un terrain du côté nord de l'avenue Sieveright, des études sur l'utilisation du sol sont à venir. La Ville entreprendra et mènera les études conformément aux plans de travail annuels. Si une demande de modification du zonage est déposée pour ces secteurs avant le début de l'étude, celle-ci déclencherait la préparation et la mise en œuvre de l'étude plus tôt que prévu. Le cas échéant, le propriétaire pourrait mener l'étude en collaboration avec la Ville, à la discrétion de celle-ci. La réalisation des études sur l'utilisation du sol à venir pendant l'approbation du Plan secondaire ou la modification au *Règlement de zonage* devra comprendre un volet sur la participation du public et tout autre processus public nécessaire.

4.10.1 Secteur d'emploi (chemin Johnston)

Le secteur d'emploi du chemin Johnston est situé au nord du chemin Johnston (route collectrice principale) et à l'est de la rue Bank (artère et couloir prioritaire de transport en commun). Les terrains destinés à l'emploi selon le Plan occupent environ 15 hectares et se trouvent à une distance de marche (800 mètres) de la station Greenboro. Dépar son emplacement et sa proximité avec le transport en commun, ce secteur est jugé adéquat pour la densification prévue. Les politiques du Plan officiel sur le secteur de l'emploi s'appliquent à ce secteur. La désignation actuelle est « zone d'industrie légère » (IL),

ce qui permet *un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires dont les bâtiments ont une hauteur maximale de 18 mètres (environ six étages)*, selon la proximité avec les zones résidentielles. La prochaine étude sur l'utilisation du sol devra :

- a. déterminer l'emplacement adéquat pour la construction de bâtiments de différentes hauteurs selon la hauteur maximale permise par le zonage, tout en tenant compte du caractère établi et de la proximité des secteurs résidentiels voisins, de la voie ferrée vers le nord, de la rue Bank et de la station Greenboro;
- b. déterminer s'il faudra autoriser ou interdire certaines utilisations du sol;
- c. évaluer s'il sera nécessaire de construire des voies publiques ou des points d'accès privés partagés sur le chemin Johnston;
- d. déterminer le retrait nécessaire par rapport au ruisseau Sawmill, la largeur du couloir désigné « espace vert », la nécessité de prévoir une zone sous-jacente de plaine inondable et celle de céder le terrain du couloir à la Ville, ainsi que le besoin d'attraits publics le long du corridor;
- e. confirmer que le retrait requis depuis le haut des berges de l'affluent du ruisseau Sawmill, situé le long de l'extrémité nord du secteur d'emploi, est de 15 mètres;
- f. évaluer s'il est nécessaire de prévoir des retraits de sécurité et d'autres mesures de sécurité le long des voies ferrées, ainsi que des retraits et des mesures d'atténuation en raison du bruit et des vibrations;
- g. apporter les changements nécessaires au présent plan, au plan de conception communautaire et au *Règlement de zonage* à la suite de l'étude.

4.10.2 Avenue Sieveright

Le site de l'avenue Sieveright qui fera l'objet d'une étude d'utilisation du sol est situé sur le côté nord de l'avenue Sieverigh et à l'est de la rue Bank, comme le montre l'annexe A – Utilisation du sol. Le secteur à l'étude comprend six terrains, en totalité ou en partie, et couvre une superficie d'environ 2,8 hectares. Il n'est pas situé à une distance de marche (800 mètres) de la station South Keys, mais se trouve tout près de la rue Bank (une artère). Les politiques du Plan officiel sur le secteur urbain général s'appliquent à ce secteur. La désignation actuelle est « zone d'industrie légère, sous-zone 2 » (IL2), ce qui permet la construction de bâtiments d'une hauteur maximale de 14 mètres (environ quatre étages et demi ou cinq étages) et *un grand éventail d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires*. La prochaine étude sur l'utilisation du sol devra :

- a. déterminer l'emplacement adéquat pour la construction de bâtiments de différentes hauteurs selon la hauteur maximale permise par le zonage, tout en tenant compte du caractère établi et de la proximité des secteurs résidentiels voisins, et de la rue Bank;
- b. déterminer l'utilisation du sol et le zonage adéquat pour le secteur et évaluer si les industries légères devraient toujours être permises;
- c. établir le revêtement (portes et fenêtre) adéquat pour le premier étage des immeubles afin de contribuer à créer des bâtiments à échelle humaine le long de l'avenue et d'éviter que les façades donnant sur des secteurs résidentiels ne soient fades;
- d. déterminer si les terrains à vocation de parc devraient être cédés sous la forme de terrains ou par règlement financier selon l'utilisation permise des terrains;
- e. évaluer les répercussions possibles de la densification sur les transports et proposer des mesures pour les atténuer;
- f. apporter les changements nécessaires au présent plan, au plan de conception communautaire et au *Règlement de zonage* à la suite de l'étude.