

7.0 Confederation Heights

7.1 Emplacement

Le présent chapitre englobe la zone délimitée généralement par la rivière Rideau, la promenade Riverside, le chemin Brookfield, la voie ferrée du CN et le chemin Data Centre, qu'illustre l'annexe N – Utilisation du sol. La zone comprend les parcs Mooney's Bay, Hog's Back et Vincent Massey, certains terrains sur le côté est de la promenade Riverside au sud du chemin Brookfield, des terrains sur le côté sud du chemin Brookfield et le secteur aménagé comme centre d'emploi fédéral, généralement désigné sous le nom de Confederation Heights.

7.2 But

Le chapitre vise à établir un plan stratégique secondaire qui orientera l'aménagement futur de la zone de Confederation Heights et appuiera en particulier l'évolution de la zone à titre de centre d'emploi primaire (désigné centre d'utilisation polyvalente dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa). Le plan décrit la vision et les objectifs envisagés pour la zone ainsi que les politiques en matière d'utilisation du sol, de conception urbaine, de transport et de transport en commun, de services, de loisirs et d'environnement, y compris le traitement des eaux pluviales et la Mise en œuvre du plan, ce qui comprend les mesures préalables et les conditions requises pour l'approbation des aménagements.

7.3 Vision

À l'avenir, la zone de Confederation Heights sera formée d'un centre d'emploi primaire distinct, dense et polyvalent entouré de grandes zones d'espace ouvert le long de la rivière Rideau et d'une communauté résidentielle à profil bas enracinée au sud. Aménagée dans les années 1950 et au début de la décennie suivante, la zone a été conçue comme un complexe de bureaux gouvernementaux privilégiant le transport en voiture, avec de grandes aires de stationnement en surface autour des immeubles. Cette zone deviendra un lieu urbain plus dense, axé sur le transport en commun et plus agréable pour les piétons et les cyclistes. Les nouveaux aménagements s'intégreront aux aménagements et utilisations existants, en particulier la zone résidentielle établie au sud et ils devront respecter le cadre naturel formé en majeure partie des zones d'espace ouvert le long de la rivière Rideau.

Les zones d'espace ouvert et de parcs le long de la rivière Rideau seront préservées dans le réseau de liens verts de la Ville et elles demeureront de grandes zones de loisirs pour la région, avec leurs installations de loisirs actifs et de sports au parc Mooney's Bay et au Centre RA. Les parcs Hog's Back et Vincent Massey seront conservés comme zones d'espace de repos.

Le centre d'emploi primaire accueillera un ensemble d'utilisations génératrices d'emplois, essentiellement des bureaux. Il comptera également un nombre suffisant de commerces de détail et de services pour répondre aux besoins du centre d'emploi. Enfin, un aménagement résidentiel modeste sera autorisé pour rehausser la vitalité de la zone. L'aménagement regroupera des immeubles de profil bas (de un à quatre étages) à profil élevé (maximum de douze étages), tous reliés par des liens piétonniers, cyclables et de transport en commun clairement reconnaissables. Sur le terrain de Postes Canada, on créera une place centrale comme point de mire urbain, qui pourrait également devenir un centre de rassemblement communautaire pour la zone résidentielle au sud.

Les zones piétonnières seront agréables et animées avec des utilisations actives au niveau de la rue le long des grandes voies piétonnières et sur la place centrale. S'ajouteront à ce cadre piétonnier des espaces ouverts utilisables situés à des endroits stratégiques dont pourront profiter les employés du centre d'emploi et les résidents voisins de celui-ci.

Au fil du temps, l'accessibilité au transport en commun sera grandement améliorée, grâce à des initiatives visant une meilleure prestation du service de transport en commun. À moyen terme, des mesures prioritaires seront adoptées pour le transport en commun traditionnel. À long terme, ces initiatives devraient prévoir la création d'un « système de transport de passagers » ou l'utilisation de la voie ferrée Elwood du CP Rail pour assurer un service de train de banlieue vers l'Outaouais ou prolonger le transitway au-delà du centre d'emploi de Confederation Heights.

Étant donné que l'infrastructure de services de Confederation Heights est utilisée à capacité ou presque, la Ville élaborera des stratégies visant la modernisation de l'infrastructure et le transfert des systèmes du gouvernement fédéral à la municipalité ou aux services publics. Avec la mise en œuvre d'une stratégie globale de gestion des eaux pluviales, la qualité et la quantité d'eau drainée dans la rivière Rideau seront améliorées.

La réalisation de la vision pour la zone se fera graduellement, au fur et à mesure de la réalisation des initiatives d'aménagement, notamment celui des terrains de Postes Canada qui deviendront une place centrale, et l'adoption d'une orientation générale visant à faire de Confederation Heights un centre d'emploi à utilisation polyvalente à grande densité et favorisant le transport en commun et la marche.

7.4 Objectifs

Les objectifs suivants pour la zone de Confederation Heights, à l'appui de la vision énoncée ci dessus, serviront à jeter les bases des politiques énoncées dans le présent plan stratégique secondaire.

- Favoriser l'évolution de Confederation Heights à titre de centre d'emploi fédéral en un centre d'emploi primaire d'utilisation polyvalente qui intègre des utilisations gouvernementales, l'aménagement de bureaux commerciaux, de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels, de logements et d'installations communautaires et récréatives.
- Préserver les qualités environnementales du réseau de verdure le long de la rivière Rideau et du ruisseau Sawmill, à proximité du centre d'emploi de Confederation Heights.
- Veiller à ce que tout nouvel aménagement s'intègre bien aux zones voisines; est compatible avec les utilisations et aménagements voisins en termes de caractère et d'échelle; est axé sur le transport en commun et les piétons et respecte l'environnement naturel.
- S'assurer que l'amélioration ou la modernisation requise de l'infrastructure est définie et effectuée pour les éléments suivants, mais sans s'y restreindre : égouts séparatifs, réseaux d'aqueducs, système de drainage des eaux pluviales, transports et transport en commun. Ces travaux devront être faits avant d'autoriser de nouveaux aménagements. En outre, au fur et à mesure que les aménagements sont effectués, il faudra répondre aux besoins en matière de loisirs.

7.5 Politiques

L'annexe N - Utilisation du sol, l'annexe O - Parcelles aménageables et l'annexe P - Réseaux de circulation illustrent l'incidence des politiques suivantes.

7.5.1 Utilisation du sol

Le plan comprend les catégories suivantes d'utilisation du sol illustrées à l'annexe N - Utilisation du sol.

- Centre d'emploi primaire
- Réseau de verdure
- Grande zone d'espace ouvert
- Zone vulnérable sur le plan écologique
- Liens
- Couloir fluvial
- Zone d'utilisation polyvalente
- Installation de loisirs régionale

Les articles 7.5.1 A à C inclusivement de la politique précisent les exigences d'aménagement et d'utilisation du sol pour ces catégories.

A. Centre d'emploi primaire

- i. L'aménagement dans la zone désignée centre d'emploi primaire à l'annexe N - Utilisation du sol, devra respecter les politiques énoncées dans le Plan stratégique secondaire.
 - ii. Les types particuliers d'utilisation du sol devront être dotés des caractéristiques suivantes.
- a) **Création d'emploi**
Les utilisations créatrices d'emploi compteront surtout des bureaux, y compris du gouvernement et des utilisations desservant des bureaux ou liés à ceux ci, comme des laboratoires et des entreprises d'impression et de photocopie. Situés autour des places centrales, les aménagements seront formés d'immeubles à profil bas (quatre étages) et à profil élevé (douze étages).
- b) **Utilisations résidentielles**

Une grande diversité de types d'habitation sera autorisée, mais on s'attend à que les aménagements soient essentiellement des maisons en rangée, des immeubles d'habitation de faible hauteur (trois à quatre étages) et des immeubles d'habitation de hauteur moyenne à élevée (jusqu'à douze étages). En règle générale, les types d'habitation seront situés près des aménagements actuels ou proposés, seront de proportions compatibles à ces aménagements et ne nuiront pas au caractère de la zone axée sur l'emploi.

On autorisera et favorisera les aménagements résidentiels denses sur les sites d'aménagement peu susceptibles d'accueillir des utilisations créatrices d'emplois plus denses. Ces aménagements seront également encouragés sur les principaux sites d'aménagement, ou une partie de ceux-ci, qui ne sont pas essentiels à la prestation de services de transport en commun et sont voisins de commodités comme de grandes zones d'espace ouvert et d'installations de loisirs qui s'intègrent mieux et sont plus appropriés à un aménagement résidentiel. Lorsque qu'une hausse du rapport plancher sol est envisagée, un aménagement résidentiel sera requis.

Une utilisation résidentielle pourrait être intégrée aux zones où il y a aménagement concentré d'utilisations créatrices d'emploi, dans la mesure où l'aménagement résidentiel est de proportions et de densité inférieures aux utilisations créatrices d'emploi.

- c) Utilisations de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels**
En règle générale, un nombre suffisant de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels devra être créé pour satisfaire aux besoins quotidiens des employés et des résidents du centre d'emploi. Ces utilisations devront être situées au niveau de la rue des aménagements conçus pour des utilisations créatrices d'emploi et de façon à susciter l'intérêt des piétons. Dans les secteurs où sont concentrées des utilisations créatrices d'emploi, les commerces de détail et les entreprises de prestation de services personnels devraient être orientés vers les principaux liens piétonniers et de transport en commun et combinés à d'autres utilisations, comme un espace ouvert ou une installation de loisirs.

Sur les terrains de Postes Canada, un regroupement de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels sera créé. Ces utilisations devront afficher une bonne diversité et être en nombre suffisant pour desservir les employés et les résidents de l'ensemble du centre d'emploi; certaines utilisations pourraient également desservir les résidents de communautés voisines. La densité globale de ces utilisations ne devra toutefois pas dépasser celle d'un aménagement commercial comme un centre commercial de quartier. Bien qu'aucune désignation de centre commercial de quartier ne sera requise, les politiques énoncées à la section 3.6.2 du Plan officiel d'Ottawa devront être prises en considération pour déterminer la densité appropriée des utilisations de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels sur le site.

- d) Utilisations de loisirs**
L'emplacement des utilisations de loisirs doit être facile d'accès et lorsque celles-ci sont établies avec des utilisations créatrices d'emploi, elles doivent être situées à des endroits favorisant la création de places centrales, comme le prévoit la politique 7.5.3.

Les utilisations de loisirs établies pour répondre aux besoins des employés travaillant sur les terrains de Postes Canada devraient idéalement être situées à des endroits où elles s'intégreront bien aux commerces de détail et aux entreprises de prestation de services personnels et de façon à desservir aussi la communauté résidentielle située au sud.

- e) Utilisations pour la culture, les divertissements et les hôtels**

Les utilisations pour la culture et les divertissements, s'il y en a, devraient être établies de façon à participer à la création de points de mire pour les sites d'aménagement, en particulier d'une grande place centrale pour le centre d'emploi sur les terrains de Postes Canada, pour favoriser l'intégration de ce centre à la communauté voisine. Les utilisations pour la culture, les divertissements et les hôtels doivent répondre aux besoins de la zone immédiate et ne doivent pas devenir de grandes attractions entraînant une hausse du niveau d'activités.

B. Réseau de verdure et installation de loisirs régionale

- i. Les politiques pertinentes énoncées aux sections 2.4.5 et 3.3. du Plan officiel de la Ville d'Ottawa régiront l'orientation à suivre pour les zones du réseau vert désignées grand espace ouvert, zone vulnérable sur le plan écologique, lien vert et zone du couloir fluvial ainsi que pour l'installation de loisirs régionale indiqués à l'annexe N - Utilisation du sol.
- ii. Dans le but de préserver le réseau de verdure de la zone de Confederation Heights et d'assurer l'intégration du centre d'emploi primaire à ce réseau, les politiques particulières suivantes devront être adoptées pour les zones désignées comme éléments du réseau de verdure et installation de loisirs régionale.
 - a. Les installations établies pour des activités récréatives actives et sportives ne seront autorisées qu'aux installations de loisirs désignées du parc Mooney's Bay, y compris la marina et le Centre RA.
 - b. Les installations de loisirs régionales désignées pour les parcs Vincent Massey et Hog's Back serviront essentiellement aux activités récréatives et sportives qui n'exigent pas de grandes installations. En d'autres mots, ces parcs demeureront des espaces verts non aménagés afin d'éviter de mettre en péril leur caractère d'espace ouvert et leurs caractéristiques environnementales.
 - c. Le Conseil municipal appuiera le maintien du stationnement en surface à l'intersection nord ouest du chemin Heron et de la promenade Riverside comme stationnement pour le parc Vincent Massey et stationnement éloigné du centre d'emploi primaire.

C. Zone d'utilisation polyvalente

- i. La zone désignée d'utilisation polyvalente indiquée à l'annexe N -Utilisation du sol, sera aménagée afin de créer un lien avec la zone résidentielle au sud, le centre d'emploi primaire au nord et la zone de grand espace ouvert à l'ouest, qui comprend le parc Mooney's Bay. L'aménagement assurera également une transition entre ces lieux.

On encouragera dans cette zone une densification de commerces de détail et de logements à profil bas, conformément au zonage en vigueur au moment de l'adoption du Plan stratégique secondaire. Les aménagements seront de type intercalaire, avec des utilisations de commerces de détail au niveau du sol et des logements aux étages supérieurs. Il faut également tenir compte des dispositions sur les zones résidentielles, les utilisations polyvalentes résidentielles et commerciales et les commerces de quartier des articles 8.5.1 a), b) et c) de la politique du Plan stratégique secondaire du parc Riverside, qui vise également la zone.

7.5.2 Densité

- i. Dans la zone désignée centre d'emploi primaire à l'annexe N -Utilisation du sol, le nombre d'employés ne doit pas être supérieur à 20 000. On comptera 300 pieds carrés de surface de plancher brut par employé pour les utilisations créatrices d'emploi.

- ii. Les parcelles aménageables indiquées à l'annexe O qui se trouvent dans le centre d'emploi primaire pourront accueillir des utilisations créatrices d'emploi, mais la densité de celles-ci sera plus grande aux endroits où la politique 7.5.3 autorise les immeubles à profil moyen et élevé et où un taux élevé d'utilisation du transport en commun peut être atteint. La densité des utilisations créatrices d'emploi sera plus faible sur le côté nord du chemin Brookfield et ouest de la promenade Riverside, où la politique 7.5.3 n'autorise que les immeubles à profil bas.
- iii. La densité réelle de l'aménagement de chaque parcelle aménageable du centre d'emploi primaire sera établie dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, en tenant compte des politiques énoncées dans le plan stratégique secondaire et de facteurs comme les limites / possibilités d'accès au site, les répercussions sur la circulation, l'accessibilité au transport en commun pour les utilisations créatrices d'emploi, la demande / incidence sur le marché, la répartition globale de la densité, la diversité des utilisations et d'autres conditions et facteurs liés au site qui peuvent avoir une incidence sur l'établissement d'une densité appropriée pour l'aménagement.
- iv. Les restrictions sur la densité de l'aménagement dans le centre d'emploi primaire seront établies dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement visant des initiatives particulières, par l'établissement de limites sur la hauteur des immeubles, des marges de recul et d'exigences en matière d'espace ouvert, et possiblement de limites sur la surface de plancher brut pour les diverses catégories d'utilisation.
- v. En ce qui concerne la zone désignée d'utilisation polyvalente à l'annexe N - Utilisation du sol, la densité de l'aménagement ne dépassera pas celle de l'aménagement autorisé par le zonage en vigueur au moment de l'adoption du présent plan stratégique secondaire.

7.5.3 Conception urbaine

- i. Tout aménagement dans la zone de Confederation Heights devra respecter les politiques énoncées dans les sections 2.5.1 et 3.6.2 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.
- ii. En raison des grands corridors de transport qui traversent la zone du centre d'emploi primaire et qui forment ainsi des parcelles aménageables bien définies, le Conseil municipal indiquera officiellement ces parcelles distinctes dans l'annexe O.
- iii. Avant d'accorder son approbation à un projet d'aménagement, le Conseil municipal exigera un plan directeur concernant les parcelles aménageables illustrées à l'annexe O dans tout projet d'aménagement des parcelles, ou d'une partie de celles-ci, comme le prévoit la section Mise en œuvre du présent plan.
- iv. Afin d'assurer un aménagement ordonné de toutes les parcelles et de créer un centre d'emploi homogène, le Conseil municipal tiendra compte des politiques suivantes au moment de définir les principes de la conception urbaine pour le centre d'emploi primaire.
 - a. **Généralités**

Tout aménagement dans la zone du centre d'emploi primaire sera en règle générale dense et construit à une échelle humaine afin de créer un cadre favorable aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun.
 - b. **Réseaux de circulation**

Tout aménagement d'un site devra inclure des réseaux de circulation, comme ceux conçus à l'annexe P, afin d'assurer la présence de liens pour les piétons et le transport en commun entre les parcelles de terrain ainsi que de liens piétonniers et cyclistes aux terrains voisins, conformément aux exigences du Conseil municipal.

c. **Points de mire**

Le Conseil municipal exigera la création de points de mire pour chaque parcelle aménageable. Grâce à l'orientation de l'aménagement et au regroupement d'utilisations de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels ainsi que d'espaces ouverts, l'objectif de création de points de mire sera atteint. Idéalement, les points de mire seront créés sur les grandes voies piétonnières ou de transport en commun ou à un point de convergence de ces voies.

Pour le centre d'emploi primaire, le point de mire créé sur les terrains de Postes Canada constituera un point de ralliement majeur, avec le regroupement des utilisations de commerces de détail, d'entreprises de prestation de services personnels, de culture et de divertissement, comme le prévoit l'article 7.5.1 A de la politique. Un aménagement à profil bas entourant un espace ouvert accueillera ces utilisations et sera créé sur une voie piétonnière et de transport en commun. Cet espace ouvert deviendra ainsi une place publique à l'intention des piétons.

d. **Cadre piétonnier**

Des utilisations actives de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels devront être établies au niveau du sol le long des principales voies piétonnières dont le concept est illustré à l'annexe P. Ces utilisations se trouveront surtout à proximité des arrêts du transport en commun dans les zones de regroupement d'utilisations créatrices d'emploi.

e. **Accès**

Dans le but d'assurer un accès pratique de l'extérieur à l'aménagement, de faire en sorte que la zone du centre d'emploi primaire ne soit pas isolée du quartier environnant et de veiller à ce que chaque parcelle soit aménagée en tenant compte des autres parcelles. Il faut inclure des points d'accès pour les véhicules sur chaque route majeure en direction de chaque grande parcelle aménageable, dans la mesure du possible. De même, le plus grand nombre possible de points d'accès pour les piétons et les cyclistes doit être établi pour chaque grande parcelle aménageable.

f. **Routes intérieures**

Chaque parcelle aménageable sera desservie par des routes intérieures contiguës aux routes existantes dans la mesure du possible, et aux endroits où le tracé des routes intérieures facilitera la création d'îlots urbains traditionnels. Les routes intérieures doivent être compatibles avec un réseau de transport en commun central assurant uniquement des trajets directs. L'aménagement de routes intérieures susceptibles d'accueillir les autobus du transport en commun doit se faire selon les normes municipales.

g. **Profil**

En règle générale, l'aménagement sera de profil bas à élevé, avec des immeubles à profil élevé (10 à 12 étages) dans la zone centrale du centre d'emploi primaire le long du chemin Heron Road, avec des immeubles à profil bas (trois à quatre étages) près des zones d'espace ouvert à l'ouest et sur le côté nord du chemin Brookfield. Cela assurera une transition graduelle et une intégration appropriée aux zones voisines et fera en sorte que l'aménagement de plus forte densité soit orienté non pas vers l'espace ouvert majeur et les zones résidentielles voisines existantes, mais plutôt vers les zones où un service amélioré de transport en commun sera offert. L'illustration 1 montre cette politique.

h. **Orientation**

Les immeubles prévus aux limites des parcelles aménageables qui jouxtent les artères

doivent être orientés vers celles-ci et les routes intérieures qui seront créées pour desservir la parcelle. L'entrée des immeubles doit être orientée vers les principales voies piétonnières, les arrêts de transport en commun ou les zones d'espace ouvert intégrées aux principales voies piétonnières.

i. **Espace ouvert**

La conception des immeubles doit créer et délimiter un ensemble de cours, de places, de petits parcs et de paysages de rue pour chaque grande parcelle aménageable. L'aménagement de ces zones d'espace ouvert doit être complémentaire aux activités menées dans les immeubles voisins. Un objectif d'aménagement paysager de 35 % à 45 % de l'espace ouvert doit être fixé pour chaque parcelle aménageable.

j. **Liens avec les aménagements résidentiels**

Tout nouvel aménagement doit être compatible avec l'aménagement résidentiel voisin de façon à ne pas créer de zones d'ombre ou de vues sur les zones résidentielles voisines ou encore d'empiéter sur l'espace privé de ces zones.

k. **Caractère du paysage de rue**

Un ordre hiérarchique de paysages de rue sera établi afin de favoriser la création d'un environnement favorable aux piétons et aux cyclistes. Les illustrations 2 à 4 montrent cet ordre hiérarchique.

- **Les paysages de rue** (illustration 2) avec un aménagement de finition sont composés d'arbres, d'arbustes et de pelouse près des rues et sur les terre pleins. Ils doivent être aménagés le long du chemin Heron et de la promenade Riverside. Des marges de recul de 15 m à 20 m devraient être établies pour les immeubles situés sur ces rues du centre d'emploi primaire.
- **Les paysages de rue des accotements** avec aménagement paysager (illustration 3) sont ceux où les trottoirs sont séparés de la bordure par des accotements avec pelouse; des aires faisant l'objet d'un aménagement paysager sont créées entre les trottoirs et les immeubles. Un aménagement paysager pourrait également être créé sur les terre pleins des routes intérieures ou existantes non désignées comme artères et sur lesquelles on trouve en façade surtout des utilisations de bureaux ou un regroupement d'utilisations résidentielles.
- **Les paysages de rue urbains** (illustration 4) sont ceux où les trottoirs vont de la bordure de la route jusqu'à la façade avant des immeubles, avec des arbres en bac installés à un niveau inférieur à la rue et du matériel de rue. Ces paysages devraient être aménagés le long des routes intérieures ayant en façade un regroupement de commerces de détail et d'entreprises de prestation de services personnels, routes qui sont illustrées à l'annexe P comme grandes voies piétonnières ou de transport en commun.

Les paysages de rue présentent des caractéristiques matérielles semblables à celles d'un paysage de rue urbain, mais respectent également les lignes directrices et les principes de conception élaborés par la CCN pour les " parcours d'honneur ". Ces paysages devraient être aménagés le long du chemin Brookfield et du chemin Hog's Back.

l. **Microclimat**

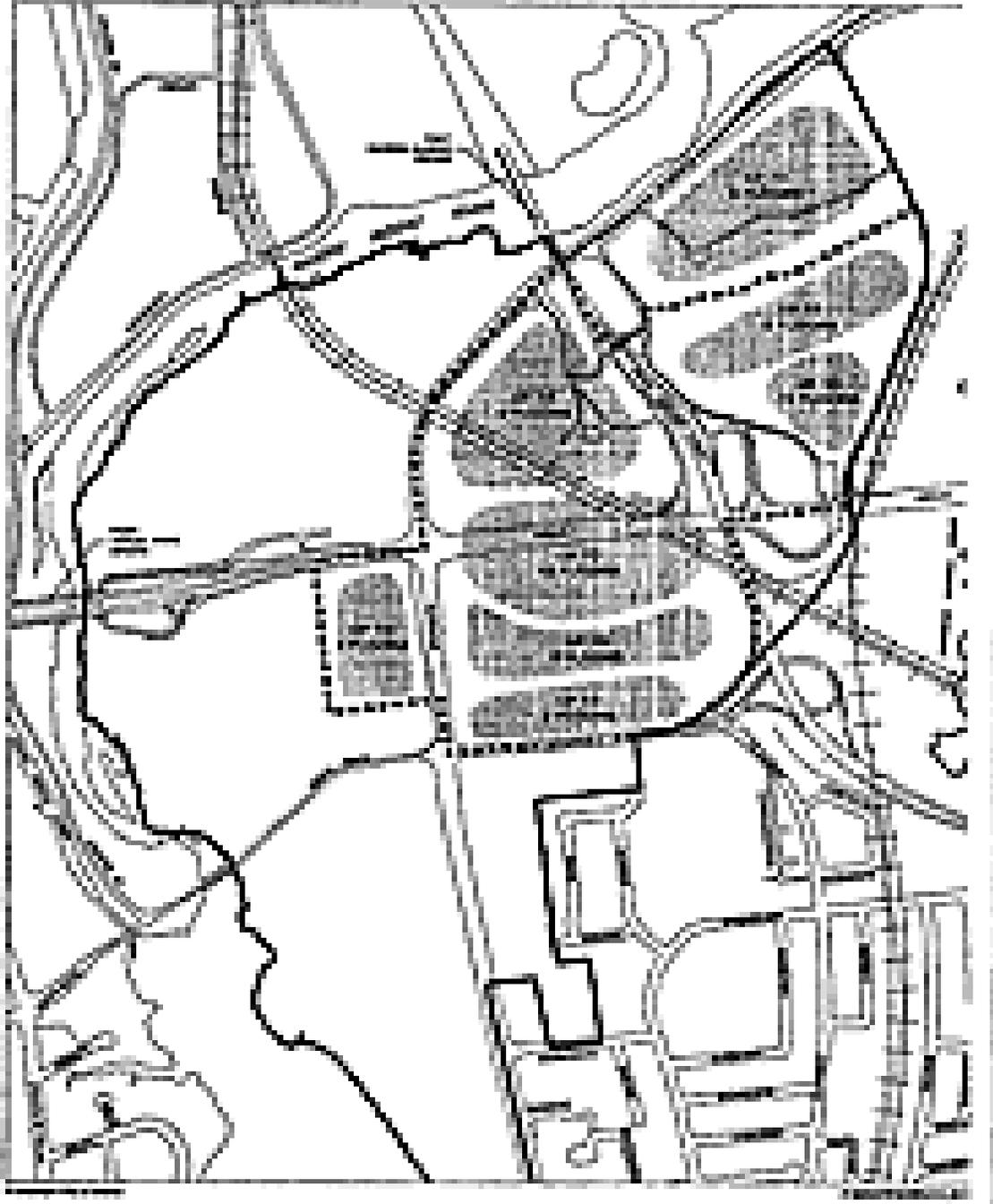
Il faut considérer le microclimat comme un élément majeur de la forme bâtie. Ainsi, les immeubles doivent être conçus et situés là où ils créeront des conditions générales autorisant et favorisant une plus grande variété d'activités piétonnières. Le plan directeur requis pour chaque parcelle aménageable, comme le prévoit la section Mise en œuvre, devra démontrer que l'aménagement est conforme à la présente politique et qu'il tient compte des

répercussions cumulatives de l'aménagement sur les conditions du microclimat.

m. **Stationnement**

Dans la mesure du possible, les aires de stationnement doivent être dans des structures sous terre ou au niveau de la rue et le stationnement en surface destiné essentiellement à une utilisation à court terme, pour des raisons de commodité. Les structures de stationnement au niveau du sol doivent s'intégrer à l'aménagement global et la possibilité d'un effet visuel négatif doit être minimisée par le biais de la conception, de l'emplacement de la structure, du recours à la végétation pour camoufler celle-ci et d'une façade peu imposante sur les artères et les routes intérieures.

Figure 1



7.5.4 Environnement

A. Gestion des eaux pluviales

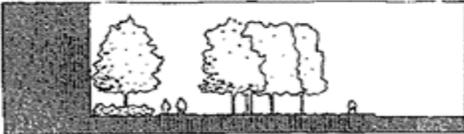


FIGURE 2



FIGURE 3



FIGURE 4

- i. Le Conseil municipal est conscient du besoin d'examiner en détail la question de la gestion des eaux pluviales afin d'assurer le contrôle de la qualité et de la quantité de l'eau pour les nouveaux aménagements et de fournir des installations de traitement des eaux pluviales dans le cadre de l'initiative de gestion des eaux pluviales de la rivière Rideau, dans le but d'améliorer la qualité des eaux pluviales déversées à l'heure actuelle dans cette rivière. Le Conseil municipal exigera donc le parachèvement d'un plan directeur sur le drainage de la zone de Confederation Heights portant sur prévoir l'aménagement futur et les mesures correctrices nécessaires avant d'approuver tout aménagement conformément aux exigences de la section Mise en œuvre. Le plan directeur sera donc établi entre autres par une évaluation des options en matière de gestion des eaux pluviales dans une perspective environnementale et écologique et devra intégrer les recommandations du plan du bassin hydrographique du ruisseau Sawmill. Ces mesures devront être adoptées à la satisfaction des ministères de l'Environnement et des Ressources naturelles, de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, de la Commission de la capitale nationale et de la Ville d'Ottawa.
- ii. Dans le but de donner son appui à la priorité accordée à la préparation et à l'approbation d'un plan directeur sur le drainage des eaux pluviales, le Conseil municipal examinera diverses options de partage des coûts de la préparation du plan avec les propriétaires fonciers et les parties intéressées par des possibilités d'aménagement.
- iii. Après approbation du plan directeur mentionné ci dessus, le Conseil municipal exigera que des plans de conception de gestion des eaux pluviales de site soient remis avec les plans directeurs visant l'aménagement d'un site, comme l'exige la section Mise en œuvre. Ces plans de gestion doivent être conformes au plan directeur sur le drainage et, dans le cas d'un projet d'aménagement par étape, préciseront toutes les étapes de la réalisation du plan de gestion des eaux pluviales pour le site. Dans la mesure du possible, le plan doit indiquer les initiatives qui seront entreprises pour assurer la gestion provisoire des eaux pluviales.
- iv. Le Conseil municipal approuvera les installations de gestion des eaux pluviales dans le réseau de verdure, uniquement dans le cadre du processus d'évaluation environnementale avec participation du public et si la preuve est faite qu'aucune autre option n'est pratique ou réalisable. L'évaluation des options en matière de gestion des eaux pluviales examinera la

faisabilité technique, les répercussions environnementales et sociales possibles, les facteurs économiques et les politiques en vigueur du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

B. Perspectives

- i. Selon le Conseil municipal, un nouvel aménagement peut avoir une incidence favorable ou défavorable sur les perspectives intérieures et extérieures et peut en créer de nouvelles. Le Conseil municipal exigera donc, à l'étape du plan directeur sur les parcelles aménageables, qu'une étude sur les perspectives soit menée afin d'analyser l'incidence d'un nouvel aménagement sur les perspectives actuelles et sur la création de nouvelles perspectives. L'analyse examinera en particulier l'incidence du nouvel aménagement sur les perspectives suivantes :
- toutes les perspectives directionnelles à la jonction entre le centre d'emploi primaire et le réseau de verdure, à partir du chemin Heron à l'est de la promenade Riverside;
 - toutes les perspectives directionnelles au sommet de la promenade Riverside, à côté du terrain de la SRC;
 - les perspectives en direction nord ouest, nord et nord est à l'intersection de la promenade Riverside et du chemin Brookfield;
 - les perspectives en direction sud à l'intersection de la promenade Riverside et de l'avenue Bronson;
 - les perspectives en direction sud ouest de la promenade Riverside vers le Centre RA;
 - les perspectives en direction sud, nord et ouest de la promenade de l'Aéroport à l'intersection du chemin Brookfield, du chemin Heron et de la voie d'accès à la promenade Riverside;
 - les perspectives en direction ouest au croisement du chemin Heron et du ruisseau Sawmill;
 - les perspectives en direction ouest, nord ouest, nord et nord est à l'intersection du chemin Brookfield et de la promenade Flannery.

C. Végétation

- i. Dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation, le Conseil municipal exigera la préservation de la végétation en bonne santé, dans la mesure du possible. Si des arbres à maturité doivent être enlevés pour permettre l'aménagement du site, le Conseil municipal exigera, dans la mesure du possible, que ces arbres soient replantés dans la zone visée à l'annexe N du plan stratégique secondaire.
- ii. Par le biais d'un nouveau zonage ou du processus d'approbation du plan d'implantation, le Conseil municipal veillera à conserver le ravin boisé du terrain de la SRC et les terrains boisés entre le Centre RA et le site de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Il s'assurera également que l'aménagement dans ces secteurs ne nuit pas à la qualité environnementale de ces terrains boisés.

D. Conditions du sous sol et impact de l'aménagement

- i. Le Conseil municipal reconnaît que l'aménagement intercalaire et plus dense dans le centre d'emploi primaire peut avoir des répercussions sur les conditions du sous sol y compris les sols, la stabilité des pentes, les eaux souterraines et la teneur en humidité des sols d'argile à LEDA que l'on trouve pratiquement sous toute la superficie du centre d'emploi primaire. Le Conseil municipal juge donc nécessaire de suivre de près les répercussions cumulatives des

aménagements sur les conditions du sous sol, afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'impact négatif sur celles ci. Le Conseil exigera en outre que des études des sols, hydrogéologiques et géotechniques soient menées et qu'elles tiennent compte des répercussions cumulatives de l'aménagement. Ces études doivent satisfaire aux exigences de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau et de la Ville d'Ottawa, comme le prévoit la section Mise en œuvre.

- ii. Le Conseil municipal reconnaît que la présence de contaminants a été constatée dans le sol sous le centre d'emploi primaire et qu'il pourrait y avoir d'autres zones contaminées. Pour toute zone désignée contaminée à la suite d'études des sols, géotechniques ou hydrogéologiques ou d'audits environnementaux, le Conseil exigera que des mesures correctives soient prises aux termes des règlements fédéraux et provinciaux avant d'autoriser un aménagement dans cette zone.

E. Pentes

- i. Le Conseil municipal exigera pour tout aménagement une marge de recul suffisante par rapport à une pente ou un ravin. Cette marge sera fixée à la lumière d'études géotechniques afin d'assurer la stabilité de la pente ou du ravin. Aux fins de la présente politique, une pente ou un ravin est un terrain dont l'inclinaison est supérieure à 20 %.

7.5.5 Services publics

A. Égouts séparatifs

- i. Le Conseil municipal exigera une surveillance du débit en aval de l'égout collecteur de la rivière Rideau afin d'évaluer la capacité disponible au moment de la présentation du projet d'aménagement avant que celui ci soit approuvé conformément aux dispositions de la section Mise en œuvre.
- ii. Le Conseil municipal reconnaît que le réseau d'égouts dans la zone de Confederation Heights est actuellement la propriété de Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC) et que les initiatives prioritaires suivantes sont nécessaires pour régler les problèmes locaux de limites de capacité du système.
 - Modernisation du réseau le long du chemin Heron avant l'approbation de nouvelles initiatives d'aménagement dans le centre d'emploi primaire.
 - Élimination des eaux parasites du réseau d'égouts appartenant à TPSGS dans la zone Confederation Heights.
 - Perspectives en direction sud, à l'intersection de la promenade Riverside et de l'avenue Bronson.
 - Perspectives en direction sud ouest, à l'intersection de la promenade Riverside et de l'entrée du Centre RA.
 - Perspectives en direction sud, nord et ouest de la promenade de l'Aéroport à l'intersection du chemin Brookfield, du chemin Heron et de la voie d'entrée sur la promenade Riverside
 - Perspectives en direction ouest, au croisement du chemin Heron et du ruisseau Sawmill.
 - Perspectives en direction ouest, nord ouest, nord et nord est à l'intersection du chemin Brookfield et de la promenade Flannery.
- iii. Au moment d'effectuer la modernisation et l'amélioration du réseau d'égouts, le Conseil municipal exigera que les travaux satisfassent aux normes municipales et qu'une capacité

locale suffisante soit assurée pour répondre aux besoins d'aménagements éventuels dans la zone de Confederation Heights. Le Conseil s'est également engagé à poursuivre avec TPSGC les travaux de normalisation des principales conduites du réseau d'égouts dans la zone, dès que le réseau sera amélioré et modernisé.

B. Service d'approvisionnement d'eau

- i. Le Conseil municipal exigera, à la satisfaction de la Ville, l'évaluation de la capacité d'approvisionnement en eau avant d'autoriser des aménagements conformément aux dispositions de la section Mise en œuvre.
- ii. Le Conseil municipal reconnaît que le système d'approvisionnement en eau de la zone de Confederation Heights appartient actuellement à TPSGC et que les services d'approvisionnement en eau sont fournis par la Ville. Le Conseil sait également que ce système dispose d'une capacité limitée. Dans le cadre des mesures provisoires de prestation de services, lorsque le réseau sera modernisé et amélioré, le Conseil exigera que les travaux soient effectués à la satisfaction de la Ville et qu'une capacité suffisante soit assurée pour répondre aux besoins des aménagements éventuels dans la zone de Confederation Heights.

C. Service de distribution d'électricité

- i. Le service de distribution d'électricité au centre d'emploi primaire de Confederation Heights est assuré directement par Hydro Ottawa à ses clients ou à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à son installation de chauffage principale. Le Conseil est conscient du fait que cet arrangement peut entraîner un dédoublement de services qui pourrait nuire à la capacité d'Hydro Ottawa d'offrir des services efficaces. Le Conseil municipal appuie donc toutes les initiatives visant à confier à Hydro Ottawa l'ensemble des responsabilités en matière de prestation de service de distribution d'électricité dans la zone de Confederation Heights et encourage TPSGC et Hydro Ottawa à élaborer une stratégie d'harmonisation des services.
- ii. Afin d'assurer un service efficace, Hydro Ottawa fournira à la zone de Confederation Heights de l'électricité uniquement à l'aide du service de base de niveau 13,2 KV le long des routes de la Ville et des emprises sur les terrains fédéraux donnant accès aux services et acheminera l'électricité vers un appareillage de commutation qui devra être installé sur le terrain du propriétaire. Le Conseil municipal doit également tenir compte du fait qu'Hydro Ottawa n'assurera le service qu'en tranches de huit mégawatts pour les sites d'aménagement indiqués à l'annexe O. Le Conseil municipal exigera donc que tous les détails liés à la prestation du service de distribution d'électricité mentionnés ci dessus soient précisés à l'étape de rédaction du plan directeur. Il exigera également que TPSGC et Hydro Ottawa confirment la conclusion d'un arrangement acceptable de prestation de services de distribution d'électricité pour répondre aux besoins des nouveaux aménagements.
- iii. Au moment d'effectuer la modernisation et l'amélioration du réseau d'égouts, le Conseil municipal exigera que les travaux satisfassent aux normes municipales et qu'une capacité locale suffisante soit assurée pour répondre aux besoins des aménagements éventuels dans la zone de Confederation Heights. Le Conseil s'est également engagé à poursuivre avec TPSGC les travaux de normalisation des principales conduites du réseau d'égouts dans la zone, dès que le réseau sera amélioré et modernisé.

7.5.6 Transport/Transport en commun

A. Réseau routier

- i. Le Conseil municipal reconnaît que les principales routes traversant la zone de Confederation Heights permettent la circulation d'un volume élevé de véhicules et que toute modification au réseau d'artères, comme le prévoit le Plan officiel d'Ottawa pour la région sud de la Ville, y compris Ottawa Sud et l'aménagement du transitway au sud, peut considérablement réduire la circulation à l'arrière plan que l'on retrouve actuellement sur la promenade Riverside et le chemin Heron et d'accroître la capacité routière pour la circulation provenant du centre d'emploi primaire de Confederation Heights. Le Conseil municipal appuie donc la réalisation de modifications au réseau routier et l'aménagement du transitway. Avant de donner son approbation à une future proposition d'aménagement dans le centre d'emploi primaire de Confederation Heights, le Conseil exigera également que des études d'impact sur la circulation soient menées pour chaque projet, comme le prévoit la section Mise en œuvre du présent document, afin de s'assurer que les questions de circulation sont prises en considération de façon satisfaisante au moment de l'aménagement.
- ii. Le Conseil municipal appuiera le transfert, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à la Ville, des parties du chemin Heron et de la promenade Riverside qui traversent la zone de Confederations Heights afin d'intégrer officiellement celles-ci au réseau routier.
- iii. Sous réserve d'une évaluation environnementale, le Conseil municipal donnera son appui à l'élargissement de la promenade de l'Aviation, avec plein accès à celle-ci à partir du chemin Walkley et du chemin Hunt Club.
- iv. Le Conseil municipal s'est engagé à restreindre l'augmentation de la circulation transitoire sur les promenades Flannery et Springland à la suite de l'aménagement dans la zone de Confederation Heights. Le Conseil cherchera donc, en collaboration avec la communauté, à examiner et à mettre en place des moyens de contrôle ou de modération de la circulation afin de réduire le volume actuel de circulation transitoire.
- v. Au moment de l'examen des études d'impact sur la circulation menées conformément aux exigences de la section Mise en œuvre, le Conseil municipal se penchera sur le rôle joué par la promenade Riverside, le chemin Heron, l'avenue Bronson et la promenade de l'Aviation à titre d'artères de niveau supérieur et s'assurera, par le biais des processus municipaux de réglementation sur l'utilisation des sols, qu'au plus 35 % de la capacité des routes servira à desservir la circulation du centre d'emploi primaire de Confederation Heights.

B. Répartition modale / transport en commun

- i. Le Conseil municipal cherchera à atteindre les objectifs suivants en matière de répartition modale pour les employés actuels et futurs du centre d'emploi primaire :
 - transport en commun - 50%;
 - marche, cyclisme, co-voiturage - 10%;
- ii. Pour favoriser l'atteinte de ces objectifs, le Conseil municipal désignera, à l'annexe P, un

concept de canalisation visant à permettre la réalisation des initiatives suivantes d'amélioration du service de transport en commun au fur et à mesure que des aménagements sont effectués dans le centre d'emploi primaire de Confederation Heights.

- Canalisation pour les autobus du transport en commun sur les sites d'aménagement dans lesquels seront aménagés des regroupements d'utilisations créatrices d'emploi denses.
 - Aménagement d'un réseau de transport de passagers (ascenseur horizontal) entre des regroupements d'utilisations créatrices d'emploi et la station de transport en commun Heron.
 - Création d'une station du transitway et de stations du transport en commun et / ou d'un train de banlieue entre l'Aéroport international Macdonald Cartier et l'Outaouais le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique traversant la zone de Confederation Heights.
- iii. Le Conseil municipal exigera que les utilisations créatrices d'emploi :
- mettent l'accent sur les trajets du transport en commun dans les sites d'aménagement du territoire;
 - prévoient l'intégration future concrète d'un réseau de transport de passagers dans l'aménagement;
 - prévoient l'intégration spatiale d'un lien par train de banlieue ou transitway sur la voie ferrée du Canadien Pacifique dans l'aménagement.
- iv. Le Conseil municipal exigera que l'aménagement de routes intérieures que peut utiliser le transport en commun se fasse selon les normes municipales. En outre, l'utilisation de ces routes pour le transport en commun, les mesures de contrôle de la circulation, l'accès à long terme et les normes d'entretien et la fréquence de celui-ci doivent être garantis, soit en rendant publiques ces routes, grâce à la création d'emprises routières, soit par des ententes conclues dans le registre des titres. Le Conseil municipal favorise l'affectation publique de toutes les routes intérieures que peut utiliser le transport en commun pour desservir la communauté.
- v. Pour favoriser l'atteinte des objectifs en matière de répartition modale pour la marche et le cyclisme, le Conseil municipal s'assurera, dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, que le concept de sentiers piétonniers et cyclistes soit inscrit dans l'annexe P. Les sentiers relieront les zones d'emplois aux sentiers piétonniers et cyclistes actuels. De concert avec la CCN, le Conseil municipal s'efforcera de créer des voies réservées aux cyclistes sur la promenade Riverside et le chemin Heron. En outre, le Conseil veillera à ce que soient construites ou améliorées les voies piétonnières et cyclables traversant les routes principales et d'autres obstacles naturels ou bâtis qui bloquent le passage des cyclistes et des piétons. Ces voies doivent être reconnaissables, sûres et accessibles.

C. Stationnement

- i. À l'appui de l'article 7.5.6 B de la politique, le Conseil municipal fixera un taux plafond en matière d'espaces de stationnement pour les projets d'aménagement afin d'atténuer les impacts sur l'environnement et la communauté, d'améliorer les possibilités de conception urbaine et d'optimiser le potentiel d'aménagement dans le centre d'emploi primaire de Confederation Heights. Pour les utilisations créatrices d'emploi, le taux maximal sera d'un espace de stationnement pour une superficie de plancher brute de 95 mètres carrés. Le maximum sera mis en œuvre de façon graduelle de façon à coïncider avec l'atteinte des

niveaux supérieurs d'utilisation du transport en commun.

Le Conseil municipal encouragera également le partage des installations de stationnement entre utilisations ayant des demandes différentes en matière de stationnement, afin de promouvoir l'utilisation efficace de l'ensemble des places de stationnement qui seront offertes dans la zone de Confederation Heights.

- ii. Le Conseil municipal veillera à ce que les rues résidentielles voisines ne soient pas négativement touchées par les exigences de réduction des espaces de stationnement. Il implantera un programme de surveillance et des mesures de contrôle des espaces de stationnement, élaboré en consultation avec les communautés touchées.

D. Autres initiatives

- i. Le Conseil municipal encouragera les initiatives des employeurs pour favoriser l'utilisation du transport en commun, comme des campagnes de sensibilisation de leur personnel au transport en commun et ses avantages; la création de programmes d'utilisateurs payeurs du stationnement et de covoiturage. À l'étape d'approbation des aménagements, le Conseil municipal examinera avec les propriétaires de terrains et les employeurs les possibilités de créer des programmes pour inciter les employés à délaissé leur voiture en faveur du transport en commun.

7.5.7 Loisirs

A. Installations de loisirs extérieures

- i. Le centre d'emploi primaire de Confederation Heights est immédiatement voisin de grands espaces ouverts et de couloirs fluviaux où l'on retrouve les installations de loisirs suivantes.
 - Marina Parcs Canada offre aux touristes et aux plaisanciers des installations d'accostage et de services.
 - Parc Vincent Massey - Parc de la CCN où des loisirs passifs et des activités libres ont lieu, comme des pique niques et de la marche.
 - Centre RA - Installations intérieures et extérieures de loisirs offrant des programmes pour ses groupes de clients.
 - Parc Mooney's Bay - Parc exploité par la municipalité offrant des programmes et des installations, surtout à l'extérieur, accessibles à toute la population de la Ville.

Le Conseil municipal reconnaît qu'il est possible d'utiliser ces installations pour répondre aux besoins en grandes installations de loisirs des employés actuels et futurs ainsi que des éventuels résidents du centre d'emploi primaire de Confederation Heights.

Pour faciliter l'accès aisé aux installations extérieures, le Conseil municipal exigera que les grands espaces ouverts le long de la rivière Rideau soient reliés entre eux et avec le centre d'emploi primaire de Confederation Heights par un réseau de voies piétonnières et cyclistes traversant le centre d'emploi et à l'intérieur de celui-ci. Les utilisations résidentielles, d'emploi, récréatives et institutionnelles seront ainsi reliées les unes aux autres. Ces voies doivent également assurer un accès pratique et direct à l'entrée du parc Mooney's Bay et au couloir fluvial.

L'emplacement conceptuel des principales voies piétonnières et cyclistes est indiqué à l'annexe P. Par le biais de l'élaboration de plans directeurs sur les parcelles aménageables, comme le prévoit la section Mise en œuvre du présent document, la conception des voies devra être peaufinée à la satisfaction des commissaires de l'urbanisme et des travaux publics ainsi que des Services communautaires. Les normes de la Ville d'Ottawa en matière de largeur des sentiers devront être respectées.

- ii. Pour répondre aux nouveaux besoins en matière de loisirs qui pourraient découler d'aménagements dans le centre d'emploi, la Ville mettra en œuvre un plan directeur sur le réaménagement du complexe sportif de Mooney's Bay / Terry Fox, après consultations avec la communauté et la Commission de la capitale nationale. Le Conseil municipal devra donner son aval au plan. Celui-ci cherchera à offrir une plus grande variété d'activités culturelles et récréatives, afin de mieux répondre aux nouveaux besoins de la communauté, y compris de la zone de Confederation Heights.

B. Installations de loisirs intérieures

- i. En plus d'améliorer l'accès aux installations extérieures et d'offrir une plus grande variété d'installations culturelles et récréatives au parc Mooney's Bay, le Conseil municipal sait qu'il existe un besoin en installations intérieures. En conséquence, le Conseil municipal exigera que les espaces ouverts publics et les cours disposent d'espaces verts de repos, conformément à la politique 7.5.3. En outre, les utilisations créatrices d'emploi devront inciter les employeurs à offrir aux employés des espaces intérieurs destinés aux activités récréatives et à l'amélioration de la qualité de vie.

Par ailleurs, le Conseil municipal exigera que tout aménagement résidentiel soit doté de ses propres installations récréatives. Ainsi, pour un aménagement dense (plus de 300 unités de logement) il faudra un terrain d'un hectare par 300 unités de logement réservé aux installations récréatives, en particulier pour les enfants et les jeunes.

C. Règlement financier des exigences de création de parc

- i. Le Conseil municipal consacra les montants reçus pour le règlement financier des exigences de création de parc au siège social de Postes Canada (tours A, B et C) à la réalisation d'améliorations au parc Mooney's Bay, aux termes du plan de réaménagement qui sera élaboré comme le prévoit la politique 7.5.7.
- ii. En guise de prélèvement pour les parcs que doivent verser le gouvernement fédéral et / ou les partenaires de l'aménagement de terrains dans le centre d'emploi primaire de Confederation Heights (à l'exception du siège social de Postes Canada) la Ville pourra exiger des promoteurs qu'ils versent à la CCN une somme équivalente au prélèvement, sous réserve d'une nouvelle entente entre la Ville et la CCN sur le transfert des titres de terrains fédéraux actuellement loués par la Ville d'Ottawa pour les utiliser comme parcs.
- iii. Le Conseil examinera l'évaluation de tout terrain à transférer à la lumière de son utilisation comme espace ouvert, sa désignation comme espace ouvert dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et en tenant compte du fait qu'il sera conservé comme espace ouvert.

7.5.8 Mise en œuvre

La mise en œuvre des objectifs et des politiques du Plan stratégique secondaire de Confederation Heights découlera essentiellement des initiatives d'aménagement soumises aux fins d'approbation. Les politiques ci-dessous serviront d'assises à l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre pour la réalisation des objectifs et des politiques du présent plan. Les études et les plans mentionnés dans les politiques doivent faire l'objet de consultations publiques avant leur approbation.

A. Conditions préalables à l'aménagement

Le Conseil municipal ne procédera à l'examen des demandes de plan d'implantation et de modification du zonage pour de nouveaux aménagements ou des réaménagements à l'intérieur du centre d'emploi primaire de Confederation Heights qu'après l'approbation d'un plan directeur du drainage pour l'ensemble du secteur visé par ce plan de politique secondaire, conformément à ce que prévoit la politique 7.5.4.

B. Conditions préalables à un aménagement

Le Conseil municipal étudiera les demandes de modification de zonage ou les demandes d'implantation présentées aux fins de l'aménagement d'un terrain ou d'une parcelle de celui-ci si les conditions suivantes préalables à l'approbation sont satisfaites.

- i. Acceptation d'un plan directeur pour la totalité de la parcelle aménageable indiquée à l'annexe O et visée par l'aménagement. Le plan doit démontrer que la proposition respecte les politiques énoncées dans le Plan stratégique secondaire. Le plan directeur doit, au minimum, fournir les détails sur les éléments suivants :
 - utilisations envisagées;
 - densité de l'aménagement;
 - emplacement des points d'accès au site et capacité de chacun;
 - routes intérieures et leur largeur;
 - emplacement général des espaces ouverts et de chaque utilisation prévue;
 - mise en pratique des principes de conception urbaine énoncés à la politique 7.5.3.

Si après approbation du plan directeur le projet d'aménagement s'écarte considérablement du plan en question, le promoteur du projet devra soumettre une nouvelle version du plan, avec les changements et la raison d'être de ceux-ci ainsi que la démonstration du respect des politiques du plan secondaire, avant d'obtenir l'approbation du projet d'aménagement.

Un plan détaillé de gestion des eaux pluviales conforme au Plan directeur de drainage, une étude des perspectives et une étude du microclimat doivent être réalisées à la satisfaction de la Ville d'Ottawa et doivent accompagner le plan directeur et tout plan révisé, s'il y a lieu.

Dans son examen des demandes, le Conseil municipal tiendra compte de la densité cumulative de l'aménagement permise par les plans directeurs et s'assurer que le potentiel global de l'aménagement autorisé par le zonage ne dépasse pas environ 555 000 mètres carrés d'utilisations créatrices d'emploi, y compris des utilisations de commerces de détail et de prestation de services personnels.

- ii. Une étude d'impact sur la circulation, reposant sur les conditions actuelles de transport, doit être menée à la satisfaction de la Ville d'Ottawa. Cette étude doit proposer des solutions à court terme pour la capacité routière, le transport en commun et son utilisation,

la fourniture d'espaces de stationnement et l'atténuation des répercussions sur la circulation locale, de manière à ce que les routes de la zone puissent absorber la circulation créée par l'aménagement proposé sans impacts négatifs et à ce que les objectifs visés de répartition modale soient atteints.

- iii. La confirmation de l'atteinte ou du dépassement des niveaux de répartition modale énoncés dans le Plan officiel par rapport au niveau correspondant d'aménagement dans la zone de Confederation Heights.
- iv. L'acceptation d'une étude sur les services d'égouts et d'approvisionnement en eau qui démontre, à la satisfaction de la Ville d'Ottawa, que des services d'égouts et d'approvisionnement en eau sont offerts, ou le seront.

Cette étude inclura des données sur la régulation du flot en aval de l'égout collecteur de la rivière Rideau, afin de confirmer la capacité des égouts. Ou encore, l'étude pourrait fournir la confirmation de la Ville d'Ottawa sur la présence actuelle ou future d'un service d'égouts suffisant, si aucune régulation du flot en aval n'est effectuée.

- v. Une confirmation d'Hydro Ottawa et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de la prestation d'un service d'électricité suffisant pour l'aménagement proposé.
- vi. L'acceptation d'études et d'audits géotechniques, hydrogéologiques et des sols qui cernent toutes les possibilités de contamination souterraine et examinent les impacts cumulatifs de l'aménagement sur les conditions du sous sol, comme le prévoit la politique 7.5.4. En ce qui concerne les projets d'aménagement sur des sites dotés de pentes ou de ravins, l'étude géotechnique indiquera la marge de recul prévue pour les immeubles afin de protéger les pentes et les ravins. Ces études doivent satisfaire aux exigences de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, de la Commission de la capitale nationale et de la Ville d'Ottawa. Si la présence de contamination souterraine est révélée, des mesures correctrices devront être prises avant les travaux d'aménagement, conformément aux règlements provinciaux ou fédéraux.

C. Outils de mise en œuvre

Le Conseil municipal pourra utiliser les outils de mise en œuvre mentionnés dans la section 5 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa pour assurer la mise en œuvre du plan.

- i. **Zonage général**
Tant que le Conseil municipal n'aura pas pris un règlement de zonage général, le zonage en vigueur au moment de l'adoption par le Conseil municipal du Plan stratégique secondaire de Confederation Heights demeurera en vigueur. Les projets d'aménagement soumis aux fins d'approbation non conformes au zonage en vigueur, mais qui respectent les politiques du Plan stratégique secondaire de Confederation Heights seront examinés dans le cadre du processus de modification du règlement de zonage.
- ii. **Zone d'aménagement différé**
En plus d'une désignation d'utilisation prévue par le règlement de zonage, le Conseil municipal peut avoir recours au symbole « h » pour indiquer une zone d'aménagement différé afin de remettre à plus tard l'aménagement de la totalité ou d'une partie d'une parcelle aménageable mentionnée à l'annexe O, lorsqu'un aménagement est jugé trop hâtif ou inapproprié. Cette décision sera prise à la lumière des résultats des études menées afin de répondre aux exigences de l'article 7.5.8 B de la politique; du constat de

la nécessité d'études additionnelles portant notamment sur la capacité des services ou des systèmes de transport; ou de la nécessité de travaux publics ou d'aménagement d'infrastructures, comme la modernisation des infrastructures ou des aménagements au service de transport en commun et lorsque des ententes sur le partage des coûts s'imposent. La Ville aura recours à une zone d'aménagement différé lorsque les études sur l'impact sur la circulation, sur les services d'égouts ou l'approvisionnement en eau révèlent que la portée du système doit être élargie, mais qu'aucun financement n'est prévu pour ces travaux.

iii. **Réglementation du plan d'implantation**

En plus des politiques énoncées à la section 5 du Plan officiel d'Ottawa, le Conseil municipal exigera que tous les concepts d'aménagement soient pris en considération dans le plan d'implantation et mentionnera clairement que l'approbation du concept de l'aménagement, dès sa définition finale rédigée, fera l'objet d'une demande de plan d'implantation révisé. Ces exigences visent les plans d'implantation soumis aux fins d'un aménagement d'une parcelle aménageable lorsqu'une autre possibilité d'aménagement futur n'a pas encore été établie de façon définitive, mais que son concept est mentionné dans le plan directeur pour le terrain. Dans un tel cas, le Conseil municipal exigera que l'entente sur le plan d'implantation mentionne clairement l'exigence, énoncée à l'article 7.5.8 B) de la politique, de modifier les plans directeurs si un projet d'aménagement s'écarte considérablement du plan directeur accepté.

Si une parcelle aménageable indiquée à l'annexe O comprend deux propriétés ou plus appartenant à des propriétaires différents, les plans d'implantation autorisant l'aménagement de la parcelle doivent inclure tous les terrains se trouvant sur celle-ci. En outre, les demandes visant ces plans d'implantation doivent être faites conjointement par les propriétaires des terrains visés et l'entente sur les plans d'implantation doit expliciter les responsabilités de chaque propriétaire en matière de réalisation des travaux mentionnés dans le plan d'implantation.

7.5.9 Interprétation

- i. Le Plan stratégique secondaire doit être interprété en tenant compte de toutes les politiques pertinentes énoncées dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.
- ii. Les politiques et les normes mentionnées dans le présent chapitre peuvent faire l'objet de légères variations, à l'exception de celles concernant les conditions préalables et les conditions requises à l'approbation d'un aménagement, dans la mesure où elles sont appliquées dans l'intention d'évaluer et d'examiner les projets d'aménagement.
- iii. Les diagrammes 1 à 4 sont inclus à titre d'illustrations des politiques et ne font pas partie de celles-ci.

7.5.10 Participation publique

- i. Toutes les parties intéressées travailleront en collaboration avec le personnel et la Ville d'Ottawa afin de mettre sur pied un processus de participation publique pour la mise en œuvre du présent Plan stratégique secondaire.