



L'ANCIENNE BFC ROCKCLIFFE PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

AOÛT 2015



MEMBRES DE L'ÉQUIPE PROJET

Société immobilière du Canada

Ville d'Ottawa

MMM Group

Meloshe and Associates

Brook McIlroy

Janet Rosenberg Studio

Applied Ecological Services

Parsons

IBI Group

Momentum

DST

N. Barry Lyon Consultants

TABLE DES MATIÈRES

1 NOUVEL AVENIR POUR L'ANCIENNE BFC ROCKLIFFE 1

1.1	Introduction	1
1.2	Limites de la zone visée	2
1.3	Vision directrice.....	4
1.4	Principes façonnant l'avenir de la collectivité.....	4

2 PROCESSUS D'EE PLANIFIÉ ET INTÉGRÉ..... 11

2.1	Aperçu du plan d'aménagement de la collectivité	11
2.2	Approche d'aménagement et de conception	11
2.3	Évaluation environnementale de portée générale	12
2.4	Processus de consultation.....	13
2.5	Comment de PAC sera utilisé.....	14

3 LA BFC ROCKLIFFE AUJOURD'HUI 17

3.1	Topographie, points de vue et d'observation.....	17
3.2	Ressources en eau, géologie et sols.....	19
3.3	Paysage et écologie	20
3.3.1	Préservation des arbres.....	21
3.3.2	Caractéristiques naturelles urbaines	22
3.4	Infrastructure.....	23
3.4.1	Transport.....	23
3.4.2	Infrastructure municipale	24
3.4.3	Services publics	25

3.5	Constructions et utilisation du sol	30
3.5.1	Utilisation du sol avoisinant non résidentielle	30
3.5.2	Quartiers avoisinants	35
3.6	Conditions socioéconomiques	36
3.6.1	Installations communautaires et destinations locales....	36
3.7	Histoire et patrimoine culturel	36
3.8	Occasions et contraintes.....	38

4 CONTEXTE ET POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT 51

4.1	Énoncé de politique provinciale	51
4.2	Plan directeur de la Ville d'Ottawa	52
4.3	Stratégie résidentielle d'Ottawa	53
4.4	Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa	55
4.5	Autres documents de politiques et de lignes directrices....	55

5 STRUCTURE DE LA NOUVELLE COLLECTIVITÉ 59

5.1	Structure des quartiers.....	59
5.1.1	Hemlock	61
5.1.2	Ouest du chemin Codd	61
5.1.3	Nord-ouest	61
5.1.4	Centre	61
5.1.5	Est.....	61
5.1.6	Forêt.....	61
5.1.7	Secteur d'emploi de l'est.....	62
5.1.8	Burma.....	62

5.2	Utilisations des sols	62
5.3	Espaces publics	65
5.3.1	Espaces naturels	65
5.3.2	Art public	65
5.4	Parcs et parcs de poche	66
5.5	Hauteurs	69
5.6	Façades des immeubles et façades actives sur rues.....	71
5.7	Population, emploi et densité.....	73
5.8	Logements abordables	75
5.9	Mobilité et circulation	75
5.9.1	Piétons et cyclistes	75
5.9.2	Transport en public	77
5.9.3	Réseau de rues.....	79
5.9.4	Impacts prévus sur la circulation	89
5.10	Infrastructure	90
5.10.1	Eau potable.....	90
5.10.2	Eaux usées	93
5.10.3	Gestion des eaux pluviales	96

6 LIGNES DIRECTRICES ET POLITIQUES DE DESIGN 100

6.1	Aperçu.....	100
6.2	Utilisations des sols	101
6.2.1	Résidences de petite taille ou de taille moyenne et bâtiments à usage mixte de petite taille et de taille moyenne .	101
6.2.2	Usage mixte de hauteur moyenne ou en hauteur	102
6.2.3	Zone d'emploi est.....	102
6.2.4	Emplacements scolaires	103
6.2.5	Parcs et parcs de poche	103
6.3	Hauteur, encombrement et dimension	103
6.4	Retraits.....	105
6.5	Conception architecturale et forme bâtie	105
6.5.1	Immeubles résidentiels de faible hauteur	106
6.5.2	Résidences de petite taille ou de taille moyenne et bâtiments à usage mixte de petite taille et de taille moyenne .	107
6.5.3	Immeubles en hauteur à usage mixte.....	109
6.5.4	Immeubles d'emploi	110
6.6	Stationnement.....	111
6.7	Aire de chargement et de services	113

6.8	Mobilité et circulation	113
6.9	Domaine public	115
6.9.1	Possibilités d'éléments commémoratifs	115
6.9.2	Parcs, places publiques et espaces verts.....	117
6.9.3	Mobilier urbain.....	118
6.9.4	Aménagement paysager	118
6.9.5	Éclairage	121
6.10	Services publics et infrastructure	121
6.11	Conception sans danger pour les oiseaux et la faune.....	122
6.12	Aménagement à faible impact	122
6.13	Lignes directrices de conception écologique	123
6.14	Zone de conception forestière	126

7 LA RÉALISATION 129

7.1	Plan secondaire, zonage et lotissement	129
7.2	Demandes d'aménagement (plan provisoire de lotissement et plan du site)	130
7.3	Projets d'immobilisations, financement et priorités	130
7.4	Rôle du secteur de l'aménagement	130
7.5	Commission de la capitale nationale - Examen du design	131
7.6	Modifications du PCC	131

GLOSSAIRE

LISTE DES ILLUSTRATION

Illustration 1.1 : Emplacement du site	3
Illustration 3.1 : Belvédères importants	18
Illustration 3.2 : Chêne à gros fruits.....	20
Illustration 3.3 : Boisés de l'Hôpital Montfort	22
Illustration 3.4 : Réseau de voies urbaines de la Ville d'Ottawa	26
Illustration 3.5 : Réseau de transport en commun rapide	27
Illustration 3.6 : Réseau cyclable urbain principal	28
Illustration 3.7 : Réseau de sentiers polyvalents	29
Illustration 3.8 : Utilisation actuelle des sols	33
Illustration 3.9 : Propriété foncière actuelle	34
Illustration 3.10 : Commodités sociales et quartiers avoisinants....	38
Illustration 3.11 : Empreinte actuelle des immeubles	39
Illustration 3.12 : Hauteurs des immeubles	40
Illustration 3.13 : Contraintes et occasions.....	49
Illustration 4.1 : Zonage actuel	57
Illustration 5.1 : Les quartiers	60
Illustration 5.2 : Utilisations des sols	64
Illustration 5.3 : Parcs et espaces verts.....	68
Illustration 5.4 : Stratégie des hauteurs.....	70
Illustration 5.5 : Façades d'immeubles et façades actives sur rues.....	72
Illustration 5.6 : Plan de mobilité.....	76
Illustration 5.7 : Transport en commun.....	78
Illustration 5.8 : Tronçons de routes, par type	81
Illustration 5.9 : Route collectrice principale	83
Illustration 5.10 : Route collectrice avec bassière	84
Illustration 5.11 : Rue Hemlock du Centre.....	85
Illustration 5.12 : Route locale	87
Illustration 5.13 : Route locale avec baissière	89
Illustration 5.14 : Approvisionnement en eau	92
Illustration 5.15 : Eaux usées	95

Illustration 5.16 : Stratégie de gestion des eaux pluviales	98
---	----

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Principes d'aménagement	5
Tableau 3.1 : Occasions et contraintes	42
Tableau 4.1 : Potentiel de service de transport en commun, basé sur la densité urbaine.....	54
Tableau 5.1 : Parcs et parcs de poche	67
Tableau 5.2 : Répartition de l'utilisation des sols et densité	74
Tableau 5.3 : Coupes transversales des rues	80

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Plan directeur des parcs



1 | NOUVEL AVENIR POUR L'ANCIENNE BFC ROCKCLIFFE

1 NOUVEL AVENIR POUR L'ANCIENNE BFC ROCKCLIFFE

1.1 INTRODUCTION

L'ancienne base des Forces canadiennes (BFC) Rockcliffe est le plus grand terrain inexploité à l'intérieur de la Ceinture de verdure, à Ottawa. D'une superficie de 131 hectares, ce terrain destiné au réaménagement occupe un site exceptionnel qui surplombe la rivière des Outaouais. Le site côtoie plusieurs secteurs de verdure le long des promenades Rockcliffe et de l'Aviation, du boisé Montfort et d'un escarpement boisé.

Fermée depuis plusieurs années, la base présente maintenant une possibilité exceptionnelle de tisser des liens avec le tissu urbain de la capitale, et de créer une collectivité polyvalente très recherchée, où habiteront environ 9 800 citoyens. L'aménagement de la nouvelle collectivité s'échelonnera sur une période de 15 à 20 ans. La collectivité inclura aussi des secteurs d'emploi, qui procureront près de 2 600 postes permanents.

À cause de sa proximité du centre-ville, la nouvelle collectivité se prêtera à un développement plus intensif que les autres

banlieues, en conservant toutefois une densité inférieure à celle du centre-ville. On prévoit toute une gamme de types d'habitations, pour répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée. Le centre de la collectivité, qui regroupera le plus grand nombre de commodités desservant ce nouveau secteur, sera doté des rues les plus animées et dynamiques du site.

Une grille modifiée de collectrices et de rues locales servira aux déplacements dans la collectivité et formera un secteur public exceptionnel incluant des trottoirs spacieux, des sentiers polyvalents

et un aménagement des rues amélioré.

Des parcs publics de diverses envergures offriront des possibilités d'admirer le tableau de la rivière des Outaouais tout en offrant des possibilités récréatives locales. Les parcs seront reliés par un réseau de sentiers et de pistes qui sera intégré au système de gestion en surface des eaux pluviales.

1.2 LIMITES DE LA ZONE DE PLANIFICATION

La zone de planification vise un site de 131 hectares à l'intérieur de la Ceinture de verdure d'Ottawa. En général, le site est bordé par la promenade de l'Aviation à l'ouest, la promenade Sir George-Étienne Cartier au nord, le campus du Conseil national de recherches (CNRC) à l'est, et le chemin Montréal au sud. La Société immobilière du Canada est propriétaire de la majorité du site (125,5 hectares). Les 5,3 hectares restants

appartiennent au CNRC.

L'illustration 1.1 montre l'emplacement du site.

Il s'agit du dernier site inoccupé disponible pour l'aménagement, à l'intérieur de la Ceinture de verdure.



Illustration 1.1 : Emplacement du site

1.3 VISION

La vision du projet décrit les aspirations de la Société immobilière du Canada et de la Ville d'Ottawa en ce qui a trait à l'aménagement du site, à l'avenir, et en tenant compte des commentaires de divers intervenants. La vision est à la base des principes, politiques et directives de planification inclus dans le présent document.

Voici l'énoncé de vision du site :

Le réaménagement de l'ancienne base des Forces canadiennes (BFC) Rockcliffe en fera une communauté contemporaine à usages mixtes. Elle sera propice à la marche et au cyclisme, axée sur le transport en commun et aménagée à l'échelle individuelle. Ces principes seront respectés grâce à une meilleure connectivité entre voisinages et l'accès aux espaces verts pour tous. De plus, le site soulignera l'histoire du peuple algonquin et le patrimoine militaire des lieux. Le

réaménagement de l'ancienne BFC Rockcliffe se fondera sur l'excellence d'une esthétique et d'un paysage urbains, l'innovation en matière de durabilité, le dynamisme socioculturel et l'excellence de la qualité de vie. Enfin, il s'agira d'un développement à la fine pointe écologique, intégrant dès la conception les fonctions écologiques du site.

1.4 PRINCIPES DE CONCEPTION DE LA COLLECTIVITÉ

Afin de formuler un plan réalisable, des principes de planification ont été élaborés en tenant compte de l'état actuel du site, ainsi que des politiques et de la planification d'Ottawa. Suite aux études itératives de conception réalisées par l'équipe d'experts-conseils, aux discussions approfondies lancées dès le début de la démarche avec divers groupes d'intervenants, ainsi qu'aux commentaires du public, la Société immobilière du Canada a

adopté neuf principes de planification. Le Groupe de consultation publique (GCP) et le Comité consultatif technique (CCT) ont étudié et commenté les principes de conception. L'équipe de conception s'est ensuite servi de leurs commentaires pour concevoir le plan.

Le tableau 1.1 présente ces principes, et résume les moyens adoptés pour les intégrer au plan.

Tableau 1.1 : Principes de planification

Principe	Stratégie
Principe n° 1 : La Société immobilière du Canada concevra la nouvelle collectivité située sur l'ancienne BFC Rockcliffe pour en faire un secteur groupé, polyvalent et complet, qui répondra aux besoins de sa population à l'avenir, grâce à divers types d'habitations.	Le plan inclura des usages polyvalents afin de créer une collectivité complète sur le site de l'ancienne BFC Rockcliffe, où les gens de tous âges pourront habiter, travailler et se divertir. La nouvelle collectivité inclura des zones polyvalentes, résidentielles et d'emploi ainsi qu'un réseau complet d'espaces libres et des écoles locales. Le secteur d'emploi comprendra principalement des bureaux et un nombre restreint de commerces, en fonction des capacités du quartier. Les commerces de détail pourront desservir la zone générale (de la nouvelle collectivité et des secteurs voisins) sans toutefois livrer une concurrence directe aux établissements du chemin Montréal. La Société immobilière du Canada ciblera ses efforts dans le but d'attirer des commerces et services actuellement absents dans le secteur (supermarchés, restaurants, petits commerces spécialisés). Divers types d'habitation seront offerts, dont des maisons isolées, des maisons en rangée, des logements à l'étage, et des logements et appartements donnant sur des ruelles, afin de respecter les exigences d'abordabilité du logement stipulées dans le plan directeur. Le plan prévoit la concentration des densités moyennes autour de la place principale, de même qu'aux principaux points d'accès sud-est et sud-ouest du site. En général, les densités seront graduellement réduites à mesure que l'on s'éloigne du cœur de la collectivité.

Principe	Stratégie
Principe n° 2 : La collectivité projetée pour l'ancienne BFC Rockcliffe tissera de nouveaux liens avec le secteur urbain environnant, avec des transitions adéquates d'utilisation des terrains depuis les utilisations et les espaces verts adjacents.	La SIC tentera de créer de multiples liens routiers, cyclistes et piétonniers au réseau routier principal. Cela inclura de nouveaux liens, ou des améliorations aux liens actuels vers la promenade de l'Aviation, ainsi que des liens aux rues municipales voisines sur les chemins Hemlock, Codd's et Burma. Dans la mesure du possible, la Société immobilière du Canada, la ville et la CCN collaboreront pour créer de nouveaux sentiers et pistes formels et informels qui relieront divers points du site, et les quartiers voisins du site, en veillant à connecter ces sentiers et pistes au réseau en place dans le secteur voisin. Le plan prévoit des transitions appropriées dans tout le site. Les ensembles résidentiels de faible hauteur se trouveront du côté sud-ouest, et formeront une zone de transition avec le quartier voisin. Cette approche permet d'insérer une forme de développement compatible à la limite sud du site, où se trouvent des secteurs résidentiels de faible densité. La Société immobilière du Canada planifie deux secteurs d'emploi sur le site. Le premier, à la limite est du site, offrira une transition adéquate vers le site du Conseil national de recherches Canada. Le deuxième secteur d'emploi sera à usages mixtes, et servira de zone de transition entre la promenade de l'Aviation et les secteurs résidentiels plus tranquilles de la collectivité. Selon le plan, le centre du quartier aura un caractère communautaire, le long des principales artères, pour offrir d'autres possibilités d'emploi et de petites exploitations commerciales.

Principe	Stratégie
Principe n° 3 : La collectivité mettra en valeur le cadre naturel existant. Sa planification inclura une stratégie d'intégration des espaces verts pour protéger les principaux éléments naturels, selon le principe que les espaces verts font partie intégrante d'un cadre naturel et écologiquement fonctionnel.	Le plan prévoit que le développement sera localisé de manière à protéger des arbres à maturité, des boisés et d'autres types de végétaux d'importance moyenne à élevée. Le plan tirera parti des caractéristiques topographiques originales du site et, dans la mesure du possible, sera adapté au terrain et au réseau hydrographique naturel afin d'éviter toute exploitation majeure à coupe et remblai. Cette méthode permettra de maintenir l'écoulement naturel qui irrigue (et continuera d'irriguer) la végétation indigène. Le plan créera un réseau d'espaces publics interconnectés, incluant des aires de loisirs, des espaces verts de détente passive, des aires naturelles protégées et un attrayant réseau de couloirs de verdure qui contribuent à la gestion de l'écoulement naturel des eaux. La conception procurera des liens visuels et physiques au boisé Montfort. Les parcs et espaces verts seront répartis de façon à conserver et améliorer l'accès public aux principaux panoramas qui peuvent être admirés depuis le site.
Principe n° 4: La collectivité privilégiera les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun par rapport aux véhicules particuliers.	Des routes collectrices dotées de trottoirs et de pistes cyclables séparées relieront la collectivité à la ville, en plus d'un transport en commun efficace, avec priorité aux intersections. Le plan de la collectivité prévoit des quartiers dont l'échelle permettra aux résidents d'accéder aux diverses commodités en cinq minutes de marche, en plus de privilégier de très brèves distances, à pied, des écoles et des commerces de quartier. La collectivité sera reliée aux sentiers polyvalents et aux sentiers actuels de la CCN le long des promenades Sir George-Étienne Cartier et de l'Aviation, en plus de liens aux quartiers voisins, à l'est du site.

Principe	Stratégie
Principe n° 5 : La collectivité aura un centre bourdonnant d'activités, doté d'espaces urbains dynamiques, au cœur de plusieurs quartiers urbains attrayants et durables.	En plus des espaces naturels de détente passive, la collectivité inclura plusieurs espaces publics actifs, dont des places et petits parcs publics. La ville et la SIC suivront les lignes directrices en matière de plans et d'aménagement de quartiers du plan de conception communautaire concernant l'application rigoureuse du design des éléments architecturaux, des rues et des espaces verts. La SIC formulera ses propres normes architecturales pour veiller à l'excellence de l'exécution des formes bâties par ses partenaires de développement. Les entrées principales de la collectivité auront un caractère esthétique distinctif. Les immeubles de plus forte densité se trouveront dans ces secteurs, pour marquer la présence du site dans le secteur. Les immeubles plus élevés seront localisés pour offrir des percées visuelles sur la rivière des Outaouais, et aux principales entrées du site. La SIC établira des exigences en matière de développement durable incluant des mesures d'évaluation du rendement visant la mise en œuvre du cadre bâti et de l'infrastructure du site. La SIC adoptera un cadre de durabilité incluant des priorités, objectifs, indices et cibles, ainsi que des systèmes de surveillance et d'évaluation adaptés au contexte du site, de la ville, de la région et de la SIC. La Société collaborera avec les intervenants pour promouvoir des pratiques novatrices de gestion des eaux pluviales sur le site, lorsque faisable. La SIC préconisera également des pratiques novatrices concernant l'infrastructure énergétique du site et cherchera à former des partenariats avec le CRNC et l'Hôpital Montfort dans ce volet particulier. Le PCC stipulera la création de liens avec le futur établissement culturel prévu pour le site du CRNC, du côté nord.

Principe	Stratégie
Principe n° 6 : La collectivité respectera le patrimoine et l'héritage du peuple algonquin et servira à relier les cultures.	Les Algonquins de l'Ontario seront un partenaire intégral du projet pendant tout le développement de la nouvelle collectivité. Ce partenariat inclura un volet d'interprétation approprié de l'histoire du peuple algonquin. Un secteur sera réservé à la commémoration des Algonquins, sur la crête qui surplombe la rivière des Outaouais, du côté nord du site. En consultation avec les Algonquins de l'Ontario, la SIC célébrera la présence des peuples algonquins sur le site et dans la région, par la sélection de noms de rues, d'œuvres d'art et de panneaux commémoratifs.
Principe n° 7 : La collectivité commémorera le patrimoine militaire du site et les contributions des militaires envers le Canada.	La SIC sélection des noms de rues, des œuvres d'art et des panneaux commémoratifs pour rendre hommage au patrimoine militaire du site.
Principe n° 8 : La nouvelle collectivité qui occupera le site de l'ancienne BFC Rockcliffe sera un quartier urbain, à échelle humaine, qui invite l'interaction avec les lieux.	L'ancienne BFC Rockcliffe fera l'objet d'un aménagement qui créera une collectivité invitante pour le mouvement et l'interaction, à l'échelle humaine. Les rues seront aménagées pour favoriser les modes de transport actif. Les immeubles ne domineront pas le paysage des rues, et auront des densités qui respectent la vision définie pour le site.



Principe	Stratégie
Principe n° 9 : La collectivité aménagée sur l'ancienne BFC Rockcliffe sera solide et adaptable, afin d'évoluer avec les conditions changeantes.	Le plan de développement de l'ancienne BFC Rockcliffe sera adaptable, afin de réagir aux possibilités de développement émergentes. Le plan sera solide, pour s'assurer que les variations économiques n'interrompent pas son développement. Le plan sera formulé avec une souplesse suffisante pour permettre de l'adapter à un contexte en changement, sans difficultés

2 | PLANIFICATION ET PROCESSUS INTÉGRÉ D'EE

2 PLANIFICATION ET PROCESSUS INTÉGRÉ D'EE

2.1 RÉSUMÉ DU PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

Les plans de conception communautaires (PCC) servent à la mise en œuvre des principes et politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa au niveau du quartier. La section 2.5.6 du Plan officiel décrit l'objectif et le contenu des PCC. Ces documents définissent les principales exigences en matière de densité, d'utilisation des terrains et d'aménagements souhaitables, de l'élaboration des espaces publics,

de la création de places, de la mobilité et de la viabilisation dans le secteur visé par le PCC.

L'élaboration d'un PCC est une démarche collaborative effectuée par des membres de la communauté et la Ville d'Ottawa, dans le but d'établir un climat de confiance et former des partenariats.

2.2 PLANIFICATION ET APPROCHE DE CONCEPTION

La stratégie globale de planification et de conception est issue de la vision et des principes de conception du projet pour la

nouvelle collectivité (consulter le 1^{er} chapitre).

La démarche de planification est progressive et a franchi plusieurs étapes. Pour établir le contexte de la préparation du plan, il a été nécessaire d'identifier les composantes des systèmes naturels qui seront conservés sur le site, de même que les possibilités et les obstacles, en plus d'étudier les quartiers voisins.

L'ensemble de ces renseignements a servi à l'élaboration d'une stratégie d'utilisation des terrains et des espaces ouverts. Selon cette stratégie, le site a été réparti en

divers secteurs d'utilisation des terrains et échelles de développement autour des principaux parcs, des petits parcs et des aires naturelles protégées de la nouvelle collectivité. Le chapitre 5 présente la structure de la nouvelle collectivité.

Comme le site était auparavant une base des Forces canadiennes, l'accès était restreint pour des raisons de sécurité. Pour corriger cet état de choses, un réseau de transport est prévu, et inclura divers types de rues, des pistes cyclables et des sentiers pédestres (voir le chapitre 5). Ce réseau de transport sera relié au réseau actuel de la ville, pour mieux relier le site au secteur urbain environnant.

Afin de guider l'aménagement du site, des politiques et des directives d'utilisation des terrains ont été formulées. La hauteur, le volume et l'encombrement, le recul, la conception architecturale et la forme construite, les aires de stationnement, de chargement et

d'entretien, la mobilité et la circulation, l'espace public et l'infrastructure. Les politiques et directives à ce sujet sont présentées au chapitre 6.

Enfin, le processus de développement sera conforme à la stratégie de mise en œuvre présentée au chapitre 9. Cette stratégie décrit le processus de mise en œuvre du plan et précise les rôles des responsables chargés de sa réalisation.

2.3 PROCESSUS – ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PORTÉE GÉNÉRALE

Les services municipaux et le transport doivent être planifiés pour un projet d'aménagement de cette envergure. Selon sa description au chapitre 3, l'infrastructure actuelle du site est vétuste et ne suffira aux besoins d'une nouvelle collectivité.

La nouvelle infrastructure doit être approuvée, dans le cadre de la *Loi sur les évaluations*

environnementales de l'Ontario, selon le processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale. La démarche de planification de l'ancienne BFC Rockcliffe respecte cette obligation dans les travaux simultanés du Plan de conception communautaire,

L'ÉE municipale de portée générale comprenait quatre maintenant terminées, dont chacune incluait un événement de consultation des intervenants. Ces quatre phases étaient les suivantes:

- Phase 1: Recherches préliminaires et inventaires des conditions existantes sur les lieux; identification des problèmes relatifs à l'infrastructure qui nécessitent des solutions.
- Phase 2: Élaboration des options d'aménagement, et évaluation et sélection des options recommandées (types de rues et améliorations de l'infrastructure, par exemple).

- Phase 3: Sélection de l'option d'aménagement préférée et optimisation de l'option préférée (tracé des rues, profils, emplacement de l'infrastructure souterraine et de drainage).
- Phase 4: Optimisation de l'option préférée fondée sur les commentaires et suggestions des intervenants, et finalisation du plan; rapport d'évaluation environnementale de portée générale pour accompagner le présent Plan de conception communautaire (PCC).

Le présent PCC est accompagné du rapport d'évaluation environnementale pertinent. Les rapports à l'appui de ce plan incluent : un rapport sur les conditions existantes, le rapport d'évaluation environnementale et des rapports sur les plans directeurs de transport et de services publics.

2.4 PROCESSUS DE CONSULTATION

La démarche de recherche et d'étude a bénéficié de la participation rapide et régulière de divers intervenants.

Trois séances portes ouvertes ont eu lieu durant ce volet, pour présenter au public les progrès du projet, recueillir des commentaires sur les options, et des suggestions concernant les ébauches du plan. Les séances portes ouvertes ont eu lieu le 26 novembre 2012, le 25 mai 2013 et le 18 février 2014.

La Société immobilière du Canada a formé un comité consultatif public (CCP) composé de représentants de diverses associations communautaires, de l'Alliance pour les espaces verts, de l'association pour l'amélioration des entreprises du quartier Vanier, et du Rockcliffe Yacht Club. Le comité s'est réuni à plusieurs reprises durant la démarche, afin d'offrir ses commentaires et de conseiller la SIC sur le moyens

d'améliorer l'ébauche des documents de consultation en vue de leur présentation au public.

Le comité consultatif technique (CCT), formé de représentants de plusieurs services de la Ville d'Ottawa (incluant les transports, la planification, les services d'urgences, OC Transpo, le logement, le développement économique, etc.), des représentants de la Commission de la capitale nationale, de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, et du Conseil national de recherches du Canada. Le comité a prodigué des conseils relatifs aux diverses version du concept pour qu'il corresponde plus adéquatement aux exigences des politiques municipales et des autres autorités. Dans certains cas, pour résoudre certaines questions techniques précises, de petits groupes de travail ont assuré un suivi lors de réunions spéciales.

En plus des comités consultatifs public et technique formellement

établis, l'équipe de projet a organisé de nombreuses rencontres avec les gens des quartiers voisins, les propriétaires des alentours, les autorités réglementaires et des intervenants dont Transports Canada, l'Hôpital Montfort, le Conseil national de Recherches du Canada, les quatre conseils scolaires de la région d'Ottawa et le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.

L'accord de participation signé en 2010 entre les Algonquins de l'Ontario et la Société immobilière du Canada sert de cadre pour une collaboration continue et mutuellement avantageuse, à mesure que le site de l'ancienne BFC Rockcliffe sera aménagé. Cet accord précise le cadre de consultation avec les Algonquins de l'Ontario, durant l'aménagement du site, incluant la démarche du PCC.

Tous les détails relatifs à l'implication des intervenants dans le projet d'aménagement de l'ancienne BFC Rockcliffe sont

présentés dans le rapport de consultation publique du PCC.

2.5 UTILISATION DU PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

Une fois approuvé par la Ville d'Ottawa, le PCC servira de feuille de route pour l'aménagement du site à l'avenir. Certains éléments du PCC seront inclus dans le plan secondaire et la modification au règlement de zonage. Cette étape est décrite au chapitre 7, qui décrit la mise en œuvre.

À moins d'indications contraires, les plans inclus dans le présent document sont des plans de visualisation qui illustrent une approche possible de développement de l'ancienne BFC Rockcliffe conforme aux politiques et directives du PCC, pour le site même. Le plan secondaire et le règlement de zonage contiendront les règlements applicables à toutes les demandes ultérieures de développement. Le chapitre 7

présente les méthodes de traitement de tout écart proposé relativement aux concepts et à l'orientation du PCC.

La Société immobilière du Canada se servira du PCC pour commander des plans de développement plus détaillés pour certaines parties du site, comme des plans de lotissement. La SIC veillera à ce que le développement respecte le but de la conception pour le site en préparant des accords de développement pour ses partenaires de développement. Ces accords seront établis en fonction des directives et politiques du présent PCC.

Les conseillers et employés municipaux utiliseront le PCC pour évaluer les projets d'immobilisations et les demandes de développement, afin de s'assurer que les nouveaux développements reflètent les recommandations, la vision et les principes du PCC.

Les résidents, les entreprises et les associations communautaires se serviront du PCC pour veiller respect des principes et priorités durant la démarche de PCC, à mesure que la collectivité évolue.

Le PCC complète les politiques dominantes de la ville, incluant le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et les lignes directrices de conception urbaine, et doit être consulté de concert avec ces politiques lors de l'évaluation des demandes de développement. Cependant, en cas de divergence, les politiques du PCC en matière de conception ont préséance sur ces directives. Les lignes directrices globales de la ville en matière de conception s'appliquent à tous les éléments de conception, qu'ils soient inclus dans le PCC ou non.





3 | LA BFC ROCKCLIFFE, AUJOURD'HUI

3 LA BFC ROCKCLIFFE, AUJOURD'HUI

Un rapport complet concernant l'état actuel du site de l'ancienne BFC Rockcliffe visé par le PCC et le secteur voisin est inclus dans le rapport sur les conditions actuelles. Ce chapitre résume brièvement les principaux éléments pertinents en ce qui a trait au PCC.

3.1 TOPOGRAPHIE, PANORAMA ET PERCÉES VISUELLES

Le site jouit d'un emplacement privilégié près de la rivière des Outaouais.

Les terrains ont une altitude qui varie de 70 à 100 m au-dessus du niveau de la mer, surtout en pente inclinée vers le nord, ce qui offre un panorama magnifique et des percées visuelles sur la rivière des Outaouais. Les pentes sont graduelles car le site est en terrasses.

En général, les principaux regroupements d'arbres actuels, tout en étant un élément visuel du site, forment le principal obstacle au panorama sur la rivière.

L'illustration 3.1 présente les principaux points d'observation.

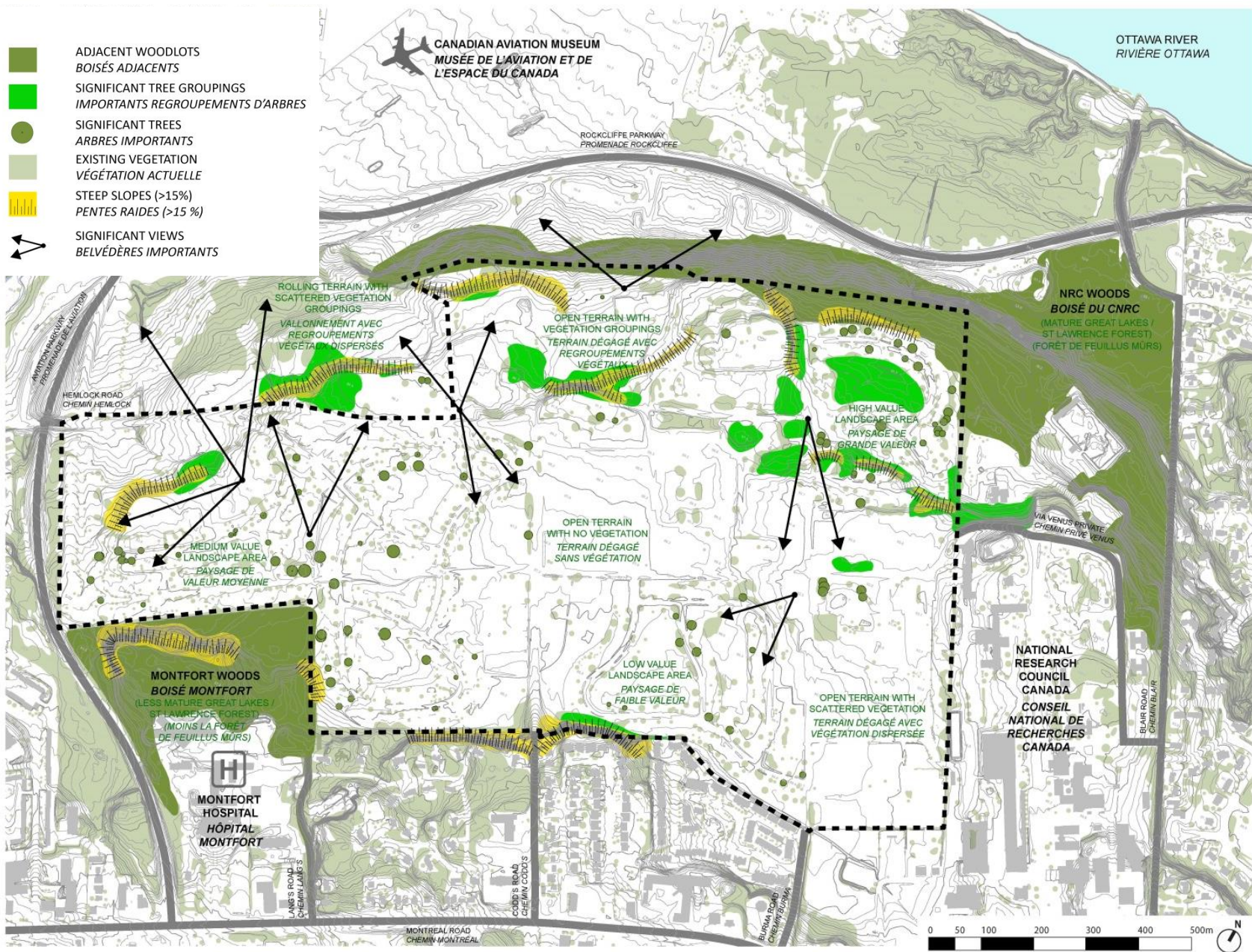


Illustration 3.1: Belvédères importants

Les promenades de l'Aviation et Sir George-Étienne Cartier bordent le site. Ces promenades appartiennent à la Commission de la capitale nationale (CCN) et leur aménagement inclut des espaces verts et des arbres.

3.2 RESSOURCES EN EAU, GÉOLOGIE ET SOLS

La topographie du site inclut deux bassins hydrologiques; le premier, où l'eau s'écoule en direction nord-ouest vers la rivière des Outaouais, et le deuxième, où l'eau s'écoule en direction nord-est vers la rivière des Outaouais, tel qu'indiqué à l'illustration 3.13.

Deux ruisseaux prennent leur source à proximité ou sur le site même de l'ancienne BFC Rockcliffe, et se déversent tous deux dans la rivière des Outaouais. Le ruisseau de l'est a sa source au nord du site, un peu à l'est du chemin Burma. La source du ruisseau ouest est à la limite nord du site, juste à l'est de la bretelle d'accès en direction

nord de la promenade de l'Aviation. Le ruisseau ouest est presque rectiligne et, sur 550 m, la dernière partie du ruisseau est acheminée dans une conduite d'évacuation pluviale souterraine. Il est stable sur le plan géomorphologique, et son cours ne présente pas d'indices évidents d'érosion continue. Cependant, certains sites présentent des indices d'instabilité, surtout dans le secteur immédiatement en aval du ponceau au nord de la promenade de l'Aviation, où le débit du ponceau a érodé la rigole en aval. Cette situation devra être corrigée, par des mesures d'amélioration de l'écoulement des eaux de ruissellement.

Rectiligne à ses extrémités amont et aval, le ruisseau de l'est est surtout sinueux, incluant un méandre très serré près de l'extrémité aval du ruisseau. L'hydraulique du cours d'eau est assez inusitée car le débit semble s'infiltrer dans le sol à plusieurs endroits, incluant à son extrémité aval. Plusieurs portions en aval du

ruisseau de l'est présentent des signes d'instabilité, incluant des racines dénudées sur les berges du canal, et la dimension exagérée du canal. En amont, la portion supérieure du ruisseau semble la plus déstabilisée, ce qui est probablement le résultat du ponceau sous la promenade George-Étienne Cartier. Un sentier récréatif bloque l'embouchure du ruisseau sur la rivière des Outaouais et vers les étangs. Cela force l'eau à percoler lentement dans le sol à cet endroit. Il n'y a pas de déversement direct dans la rivière des Outaouais.

Les eaux souterraines du site s'écoulent du nord au nord-ouest, et suivent généralement la topographie locale vers la rivière des Outaouais. Les taux d'infiltration dans les morts-terrains du site est généralement faible, surtout s'ils sont constitués d'argile limoneuse. Cette caractéristique est utile du côté nord du site, car la faible conductivité hydraulique combinée

à cette couche de faible perméabilité, produit à cet endroit un site qui convient à des solutions de gestion des eaux pluviales, notamment les étangs.

En général, le sol et les conditions géologiques du site ne font pas obstacle à l'aménagement. Cependant, ils peuvent influencer sur le choix des méthodes de construction dans certains secteurs du site. Les conditions qui peuvent affecter les décisions relatives à la construction incluent :

- La présence de la roche-mère peu profonde sur près de 18 % de la superficie du site, ce qui peut hausser le coût de la nouvelle infrastructure et du stationnement souterrain.
- Les secteurs sud et ouest du site contiennent des sols argileux profonds. Ceux-ci ne poseront probablement pas de problèmes de développement d'édifices commerciaux ou institutionnels de faible hauteur, mais peuvent affecter

le choix des fondations requises pour des gratte-ciel. Il faudra aplatir la pente argileuse du côté ouest du site, afin d'obtenir des conditions adéquates pour la construction. Ces détails devront être vérifiés par l'évaluation de la stabilité de la pente, incluant les conditions de charge sismique.

- L'assainissement du site nécessitera l'enlèvement des fondations des anciens édifices (au besoin), de même que l'enlèvement de sols potentiellement contaminés.

3.3 AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET ÉCOLOGIE

La Société immobilière du Canada a commandé un rapport de l'arboriste Dan Baker. Son rapport est intitulé CFB Rockcliffe Vegetation Survey.

Lorsqu'on a réalisé des travaux d'aménagement sur le site de l'ancienne BFC Rockcliffe selon

l'approche de construction de l'époque, on a procédé au nivellement général du site, dans le but de préparer le terrain en fonction des besoins d'une base militaire. Depuis lors, la régénération de la végétation et des arbres a produit un ensemble d'arbres feuillus et de conifères, incluant un énorme chêne à gros fruits d'approximativement 200 ans.

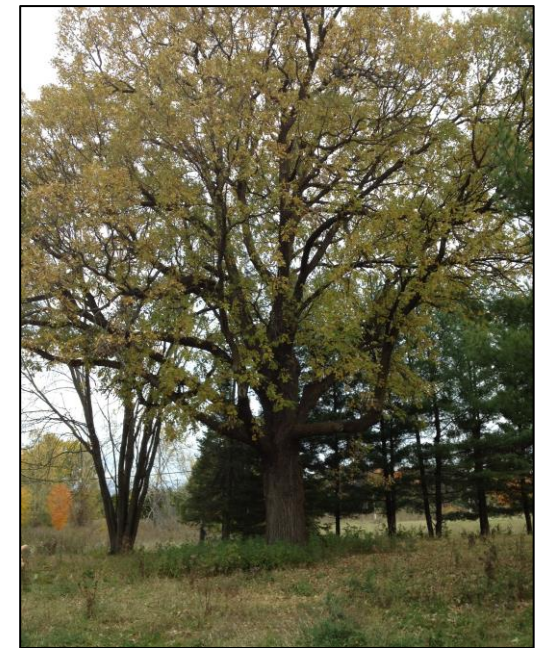


Illustration 3. 2 : Chêne à gros fruits

3.3.1 Conservation des arbres

Le présent plan a été généralement élaboré pour protéger les arbres et les regroupements d'arbres importants. Plusieurs critères ont été formulés et examinés de façon holistique afin de dégager une sélection de spécimens exceptionnels d'arbres et de groupes d'arbres du site qui présentent des caractéristiques distinctives, et qui doivent être protégés. Ces critères incluent :

- Les regroupements d'arbres qui comportent peu de frênes, en raison de la présence de l'agrile du frêne.
- Les regroupements d'arbres en bon état, qui protègent la régénération naturelle d'espèces indigènes en sous-bois.
- Les regroupements d'arbres à effet stabilisateur, qui offrent des qualités esthétiques sur les pentes plus fortes.

- Les arbres de grande valeur esthétique, en bon état, et dont le diamètre est d'au moins 40 cm à hauteur de poitrine, en privilégiant les feuillus à cause de leur valeur de rétention générale.
- Les arbres qui se trouvent sur les limites de la propriété et qui prolongent les secteurs boisés des quartiers voisins, et les forêts protégées autour du site, surtout ceux du CNRC et du boisé de l'Hôpital Montfort.
- Les plus importants regroupements d'arbres spécimens à proximité des boisés, où les pentes seront maintenues, et dans les aires tampons, pour incorporer les arbres dans les espaces verts naturels du site.
- Les arbres en bon état des secteurs désignés comme parcs de détente passive.
- Les regroupements d'arbres voisins des bassins et étangs.
- Les espèces et communautés végétales rares incluant le

noyer cendré (*Juglans cinerea*) seront conservées, tel qu'exigé par le ministère des Ressources naturelles à cause de leur statut d'espèces d'arbres indigènes en péril de l'Ontario.

L'illustration 3.13 présente les sélections finales établies selon les critères précédents. L'inventaire des arbres et le rapport de l'arboriste (*CFB Rockcliffe Vegetation Survey*) préparés par Dan Baker, donnent des détails sur la méthodologie, l'évaluation et le processus de sélection.

3.3.2 Caractéristiques naturelles urbaines

En plus de la végétation présente sur le site, celui-ci est entouré d'espaces qui incluent des caractéristiques naturelles urbaines, désignés de valeur faible à élevée dans l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains 2005 (EEEEENU) effectuée par la

Ville d'Ottawa et dans le Plan directeur des espaces verts, tel qu'indiqué à l'illustration 3.13. Ceux-ci incluent :

- Le *boisé de la base aérienne* a reçu une cote d'évaluation élevée pour sa biodiversité et la présence d'espèces de plantes indigènes sur le site. La Ville a désigné le boisé de la base aérienne comme un secteur écologique important.
- Le *boisé nord du CNRC* a également reçu une cote d'évaluation élevée pour sa biodiversité et la présence d'espèces de plantes indigènes sur le site.
- Le *boisé de l'Hôpital Montfort*, dont la photo paraît à l'illustration 3.3, a reçu une cote d'évaluation modeste pour la biodiversité présente sur le site.
- Le *boisé Assaly* a reçu une cote d'évaluation faible.

Les deux plus importants secteurs de végétation sur le plan

écologique sont le *boisé de l'Hôpital Montfort* et le *boisé nord du CNRC*. La SIC préparera une déclaration d'impact environnemental avant l'aménagement, afin d'identifier/de confirmer les incidences environnementales, et de formuler une stratégie appropriée d'atténuation de ces incidences. La SIC effectuera également des études sur les espèces en péril et/ou leur habitat essentiel. Si ces études révèlent la présence d'espèces en péril ou de leur habitat, des mesures appropriées seront élaborées pour éviter d'affecter les espèces en question.

En 2004, un règlement de zonage de la Ville d'Ottawa a été modifié pour accorder un nouveau zonage au boisé de l'Hôpital Montfort, le faisant passer de zone d'installation de loisirs communautaires et de zone de grandes institutions à zone de protection de l'environnement. De plus, la CCN prépare actuellement une mise à jour du *Plan de la capitale du Canada* et la

modification qui désignera le Boisé de l'Hôpital Montfort « secteur de patrimoine naturel ».

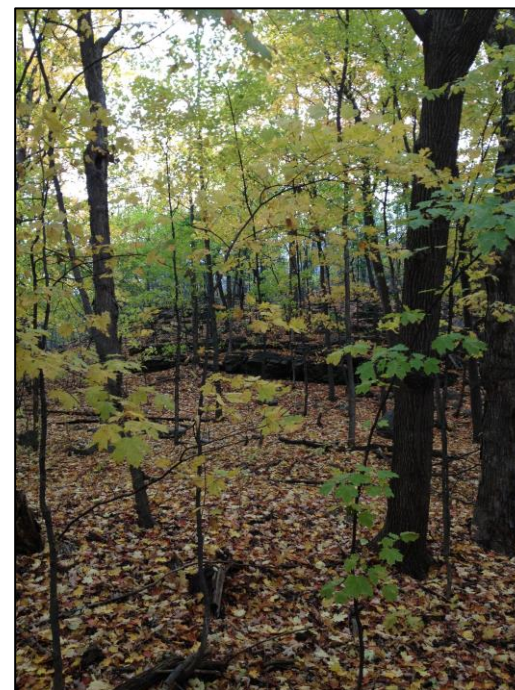


Illustration 3.3 : Boisé de l'Hôpital Montfort

3.4 INFRASTRUCTURE

Le texte suivant résume brièvement l'état actuel de l'infrastructure.

3.4.1 Transport

3.4.1.1 Routes

À l'époque où le site servait de base militaire, il comptait trois points d'accès : le chemin Codd's au sud, le chemin Hemlock à l'ouest et la rue Douglas à l'est. Le tracé des rues à l'intérieur du site était en forme de grille irrégulière, avec plusieurs boucles et méandres. À la fermeture de la base, les routes existantes et les points d'accès au site ont également été fermés à la circulation, car la détérioration des routes posait des dangers sur le plan de la sécurité.

L'illustration 3.4 présente le réseau d'artères plus importantes qui entoure le site, incluant :

- Le boulevard St-Laurent, artère au sud du chemin Hemlock et

route collectrice au nord du chemin Hemlock;

- Le chemin Montréal, une artère;
- Le chemin Hemlock, artère à l'ouest du boulevard St-Laurent et route collectrice à l'est du boulevard St-Laurent;
- Le chemin Blair, importante route collectrice au nord du chemin Montréal, et artère au sud du chemin Montréal;
- La promenade de l'Aviation, promenade fédérale;
- La promenade Sir George-Étienne Cartier, promenade fédérale; et
- Le chemin Codd's / chemin Carson, route collectrice entre le chemin Hemlock et la promenade Den Haag.

Les niveaux de service des intersections entourant le site fonctionnent bien à l'heure actuelle, sauf dans le cas de l'intersection du chemin Montréal et du boulevard St-Laurent, dont le niveau de service est coté « E »

durant l'heure de pointe de l'après-midi; l'intersection du chemin Ogilvie et de la promenade de l'Aviation, cotée « E » et « F » durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi en semaine, respectivement; et l'intersection de l'avenue Beechwood et de la promenade Vanier, cotée « F » et « E » durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi en semaine, respectivement.

3.4.1.2 Transport en commun

À l'heure actuelle, il n'y a pas de circuit d'autobus sur le site même, mais plusieurs arrêts d'autobus sont à environ 10 minutes de marche du site. Ceux-ci incluent les circuits 5, 7, 12 et 129 le long du chemin Montréal, du boulevard St-Laurent, du chemin Blair, du chemin Hemlock et de la promenade de l'Aviation. De plus, le plan directeur des transports désigne le chemin Montréal comme future lieu prioritaire pour le transport en commun. L'illustration 3.5 présente les

circuits de transport en commun aux alentours du site.

3.4.1.3 Cyclisme

Il n'existe actuellement pas de piste cyclable ni de sentier pédestre sur le site. Le plan sur le cyclisme d'Ottawa prévoit qu'une future piste cyclable accèdera au site du côté est, et le franchira jusqu'à un lien sur le corridor Beechwood/Hemlock. L'illustration 3.6 présente les pistes cyclables actuelles aux environs du site.

Des sentiers polyvalents entourent le site, et des sentiers longent la promenade de l'Aviation et la promenade Sir George-Étienne Cartier. De plus, des sentiers de gravier bordent la rivière des Outaouais. L'illustration 3.7 présente les sentiers en question.

3.4.1.4 Parts modales existantes

Comme le site est vacant, il faut examiner les quartiers voisins pour évaluer les parts modales des déplacements et des activités

en automobile, en transport en commun, à vélo et à pied.

Les quartiers d'Ottawa Est et de Beacon Hill ont une part modale similaire, soit de 60 % de déplacements en automobile. Pour la portion des gens qui ne conduisent pas, 10 % de tous les déplacements (tous modes) sont à titre de passagers automobiles, 25 % en transport en commun et 50 % se déplacent sans voiture (marche et cyclisme).

3.4.2 Infrastructure municipale

L'infrastructure municipale d'approvisionnement d'eau du site est en mauvais état et n'offre pas la capacité requise pour le réaménagement. Il faudra la remplacer complètement durant le développement et ces travaux seront coordonnés à ceux de du nouveau réseau routier.

Le site comporte deux systèmes d'égouts unitaires qui avaient été installés pour traiter les eaux usées et la quasi-totalité des eaux pluviales du site. Les deux

systèmes déversent les eaux usées et les eaux pluviales dans un égout collecteur à l'est de la propriété, qui achemine le débit à la station d'épuration centrale R.O. Pickard. Le système d'égout unitaire a atteint le terme de sa durée de vie utile et le réaménagement du site inclura la construction d'un nouveau réseau d'égouts séparés. Les nouveaux égouts sanitaires seront conçus pour offrir une capacité suffisante pour les eaux usées de l'ensemble du site, de même que de plusieurs secteurs externes incluant l'Hôpital Montfort et Thorncliffe Park.

En plus des égouts unitaires actuels du site, on note la présence de deux systèmes d'égouts pluviaux : le premier recueille les eaux pluviales de la partie centrale de la propriété (près de Via Venus et du chemin Codd's, et le deuxième achemine les eaux pluviales du secteur résidentiel Thorncliffe Park (directement au sud du site). Le débit des deux systèmes franchit

une série de ponceaux, de fossés en bordure de routes et de cours d'eau naturels, pour se déverser dans la rivière des Outaouais. Le tunnel de l'égout intercepteur déversoir passe sous le site, à une profondeur d'environ 45 mètres.

3.4.3 Services publics

Les services publics du site, (gaz, électricité et lignes de communications), ont été réduits au fil des ans, à mesure que les gens ont déménagé et que la demande a diminué. Les services actuels ne conviendront pas au réaménagement planifié pour le site. Celui-ci nécessitera l'installation de nouveaux services, qui devront être principalement enfouis.

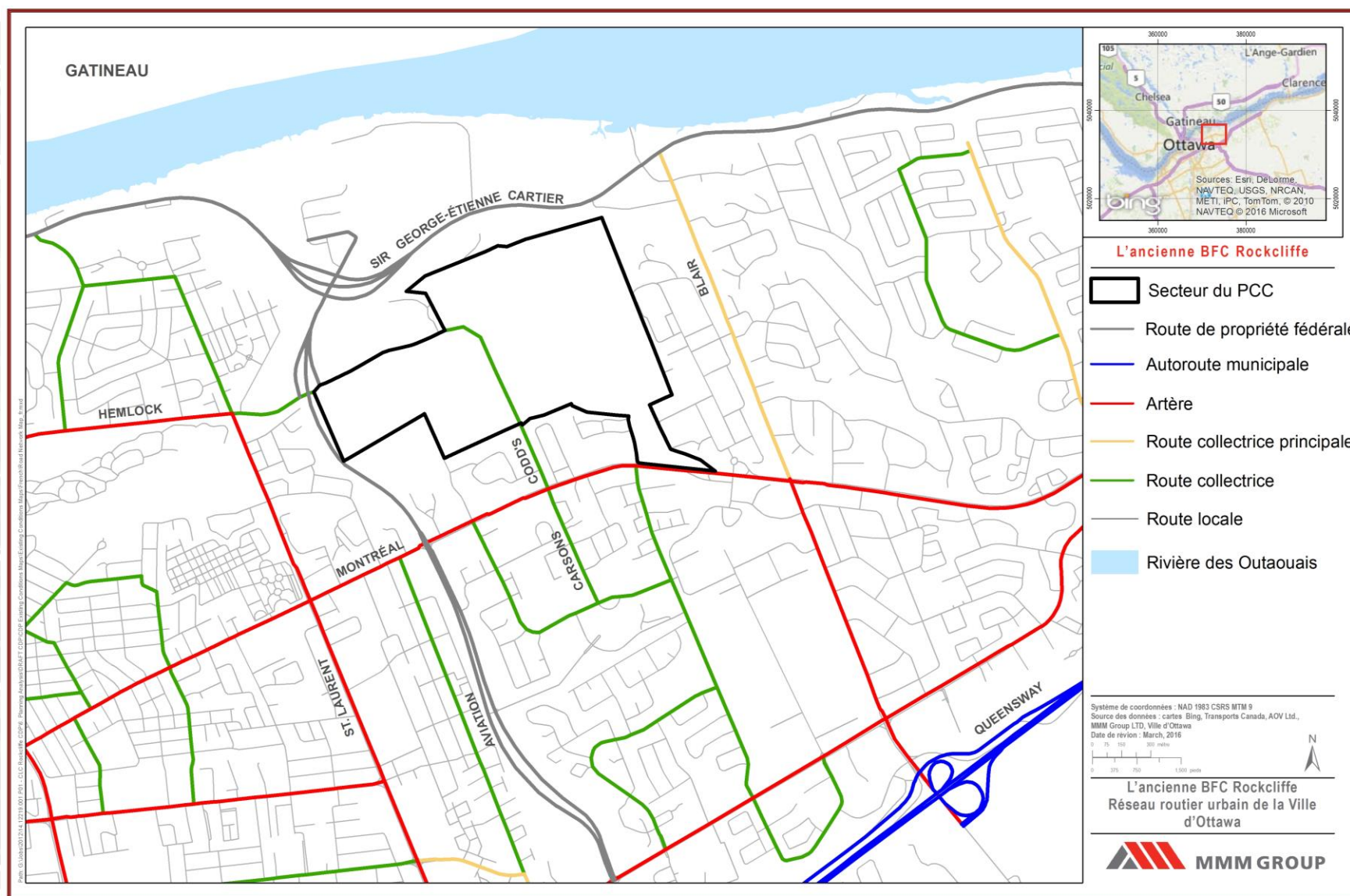


Illustration 3.4 : Réseau routier urbain de la Ville d'Ottawa

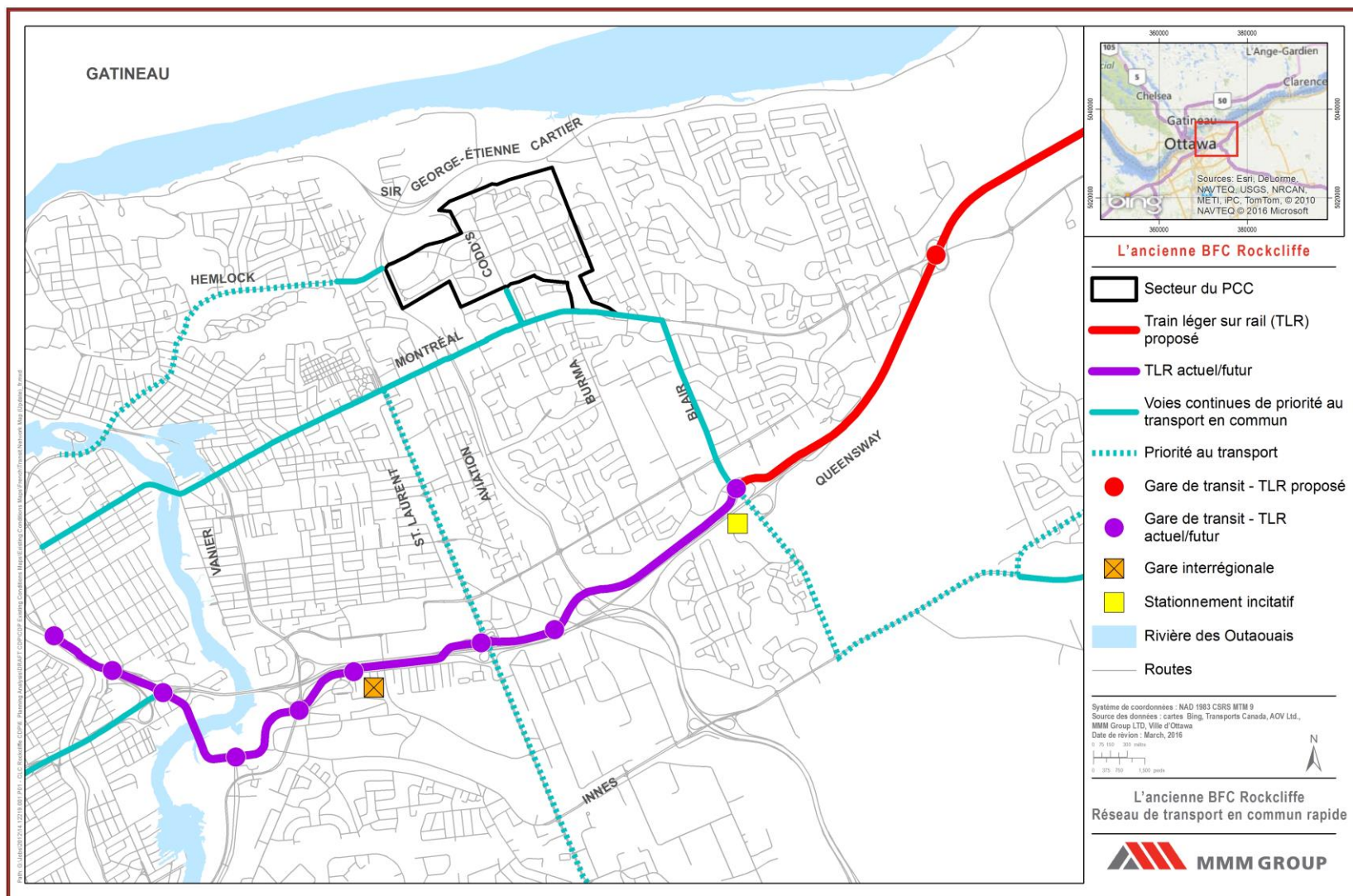


Illustration 3.5 : Réseau de transport en commun rapide

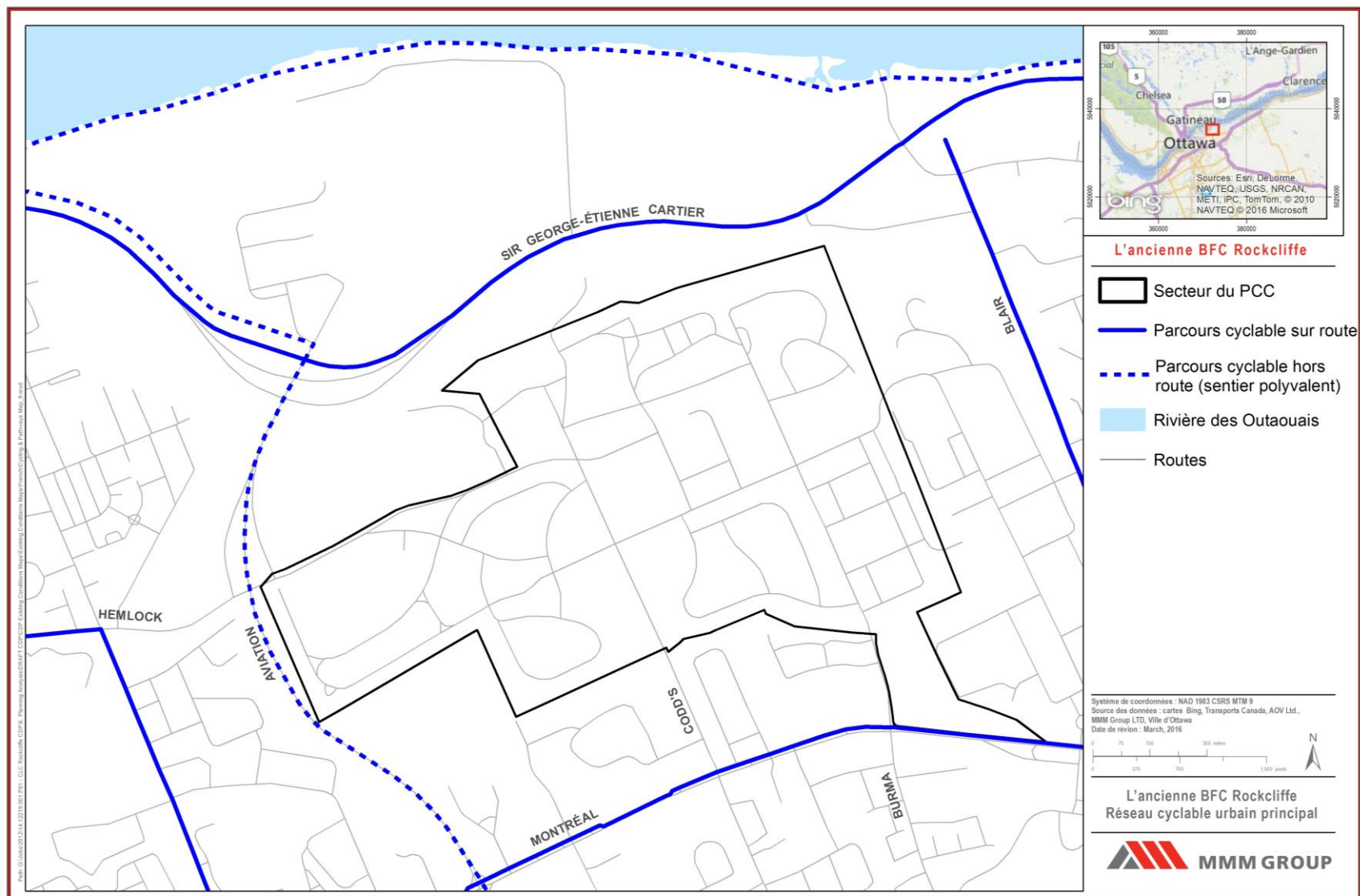
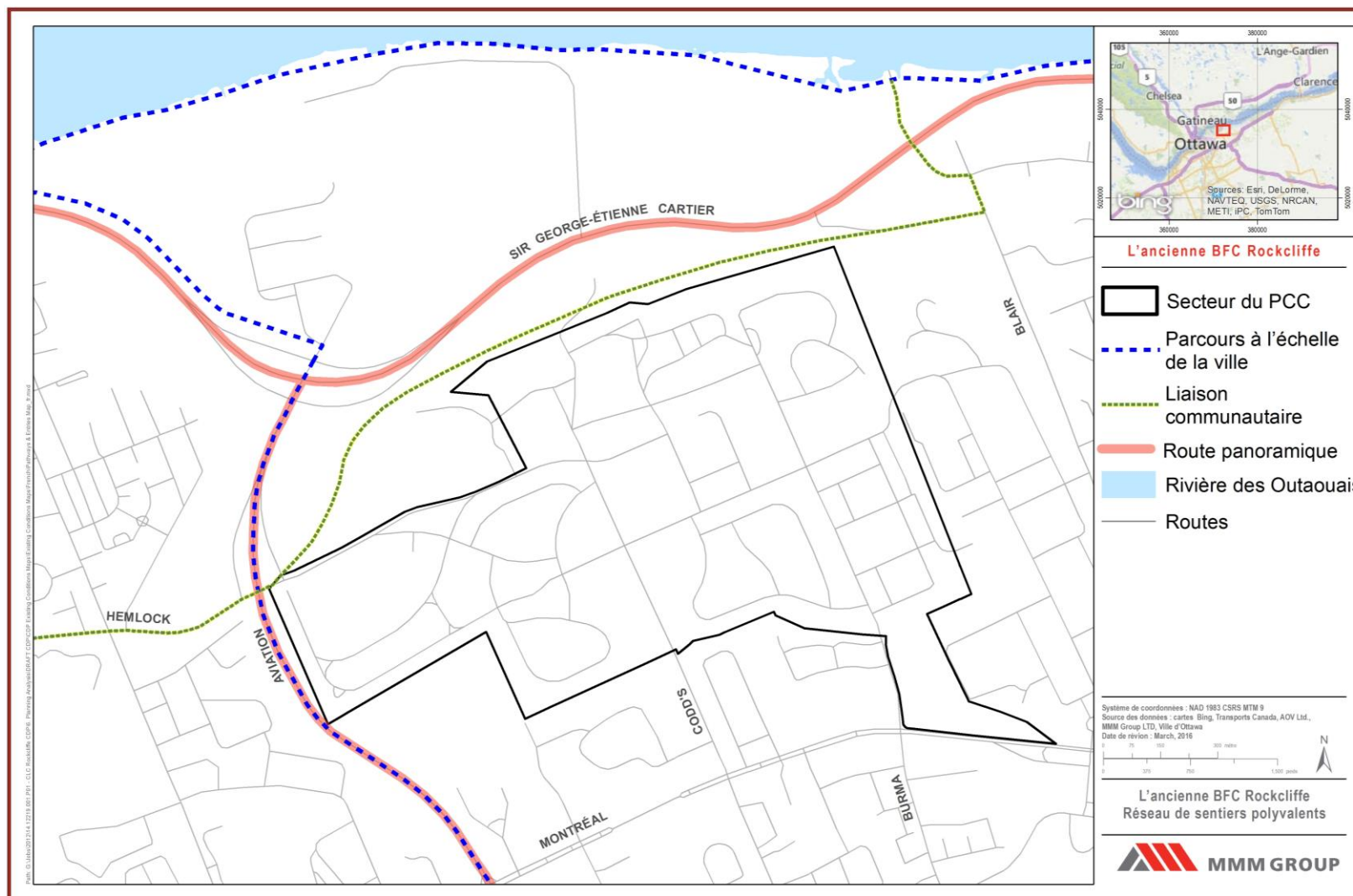


Illustration 3.6 : Réseau cyclable urbain principal



3.5 FORME BÂTIE ET UTILISATION DES TERRAINS

3.5.1 Utilisations non résidentielles et propriétaires des terrains voisins

Les illustrations 3.8 et 3.9 présentent les utilisations des sols et les propriétaires des terrains aux alentours immédiats du site, qui sont décrits ci-dessous.

3.5.1.1 Conseil national de recherches du Canada

Du côté est du site, le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) occupe deux terrains d'un côté et de l'autre du chemin Montréal. D'une superficie de 380 acres (154 ha), la propriété totale s'étend de la promenade Rockcliffe au sud, au chemin Montréal, puis jusqu'au chemin Ogilvie. Ce campus institutionnel de faible hauteur comprend surtout des bureaux et laboratoires dotés de grandes

surfaces de 600 à 3 000 m² (6 500 pi² à 32 300 pi²).

Le *Plan des terrains urbains de la capitale* de la CCN (2015) confère une désignation de centre d'emplois importants du gouvernement. Cette désignation a pour but de s'assurer que les terrains fédéraux sont utilisés avec efficacité et sont mieux intégrés aux secteurs voisins, au fil des années.

Le CNRC a demandé à la Société immobilière du Canada et à la Ville d'Ottawa de tenir compte de la compatibilité des usages envisagés pour les secteurs voisins du campus du CNRC. Certaines utilisations délicates comme les secteurs résidentiels risquent de ne pas convenir à cet endroit, à cause des activités des laboratoires du CNRC, qui utilisent parfois de l'équipement lourd.

À l'heure actuelle, le réseau routier ne présente aucun accès au site Rockcliffe par le terrain du CNRC depuis le chemin Blair.

Cependant, il sera possible, à l'avenir, de donner accès au site depuis le terrain du CNRC.

3.5.1.2 Hôpital Montfort

D'une superficie d'environ 8 acres (3 ha), le site de l'Hôpital Montfort est au sud-ouest du site Rockcliffe, au nord-est de l'intersection de la promenade de l'Aviation et du chemin Montréal. Fondé en 1953, cet hôpital universitaire et de recherche est un centre de formation des professionnels de la santé, en partenariat avec l'Université d'Ottawa. Les édifices de l'Hôpital Montfort atteignent une hauteur de 12 étages environ, et occupent surtout de grandes surfaces.

3.5.1.3 Terrains de la CCN – Futur établissement culturel

La limite nord-ouest de la propriété de la Société immobilière du Canada est bordée par un terrain triangulaire qui appartient à la CCN, et qui sert actuellement d'espace vert de détente passive.

Ce terrain est destiné à un établissement culturel, à l'avenir. Selon le *Plan des terrains urbains de la capitale* de la CCN, ce terrain est réservé pour une institution culturelle et ses installations, dans le but de promouvoir les valeurs, l'art, l'histoire et les réalisations du Canada, dans le cadre de l'architecture des institutions culturelles nationales. On a privilégié des sites à proximité des promenades et sentiers de la capitale pour les institutions culturelles nationales. Cette désignation favorise aussi l'excellence en conception urbaine, une gamme d'événements nationaux et d'envergure sur les sites en question, une signalisation améliorée et l'orientation des visiteurs, de même que des moyens de transports durables et actifs pour accéder à ces sites.

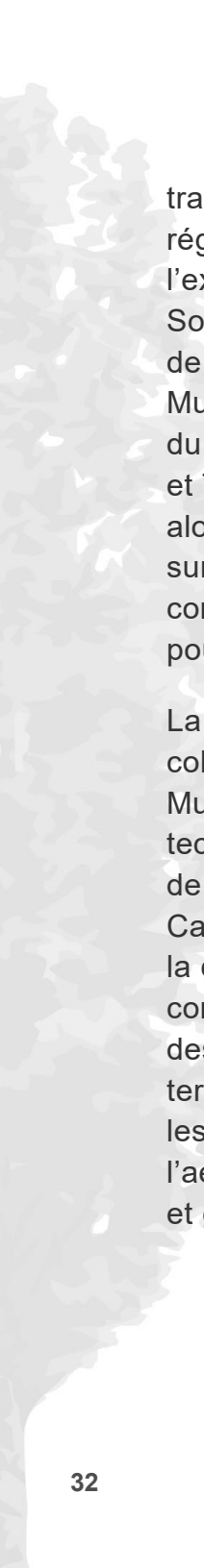
3.5.1.4 Aéroport Rockcliffe et Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

L'aéroport Rockcliffe et le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada sont situés au nord du site et au nord de la jonction des promenades de l'Aviation et Sir George-Étienne Cartier. La collection inclut plus de 130 aéronefs. L'aéroport Rockcliffe est détenu et exploité par la Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada.

Les règlements fédéraux de zonage aéroportuaires ont été promulgués au titre de la Loi sur l'aéronautique, qui régit tout ce qui touche à l'aviation au Canada. La circulaire d'information 300-309 de Transports Canada, révisée avant l'adoption du présent PCC en novembre 2014, porte sur les activités d'aérodromes et les domaines de compétence qui peuvent viser les terrains voisins. À l'heure actuelle, aucune réglementation relative à l'aéroport Rockcliffe ne restreint

ou n'interdit les activités et le développement (incluant le bruit ou la hauteur des immeubles, leur orientation ou leurs matériaux de construction) au-delà des limites de la propriété du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.

Plus précisément, les règlements actuels de Transports Canada n'interdisent et ne restreignent pas l'ensemble des hauteurs des édifices ou le plan d'aménagement proposés dans le présent PCC. Toute nouvelle réglementation pour l'aéroport Rockcliffe devra respecter le cadre bâti et l'aménagement approuvé, à titre de conditions préexistantes, comme c'est le cas pour les gratte-ciel existants de l'Hôpital Montfort, de même que pour les règlements de zonage approuvés au sud du secteur du PCC. Une fois le présent PCC approuvé, les règlements de zonage connexes et toutes les autres approbations de la Ville d'Ottawa accordées pour mettre en œuvre le présent PCC auront préséance en ce qui a



trait à toute nouvelle réglementation aéroportuaire et à l'exploitation de l'aéroport. La Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, l'Aéroclub Rockcliffe et Transports Canada ne pourront alors imposer aucune restriction sur la hauteur des édifices contrevenant au PCC approuvé pour l'ancienne BFC Rockcliffe.

La SIC et la Ville d'Ottawa collaboreront avec la Société du Musée des sciences et de la technologie du Canada, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada et avec la Commission de la capitale nationale (CCN) pour concevoir un étang de rétention des eaux de ruissellement sur les terrains du CCN, afin d'atténuer les problèmes d'exploitation de l'aéroport dus à la sauvagine (oies et grues).

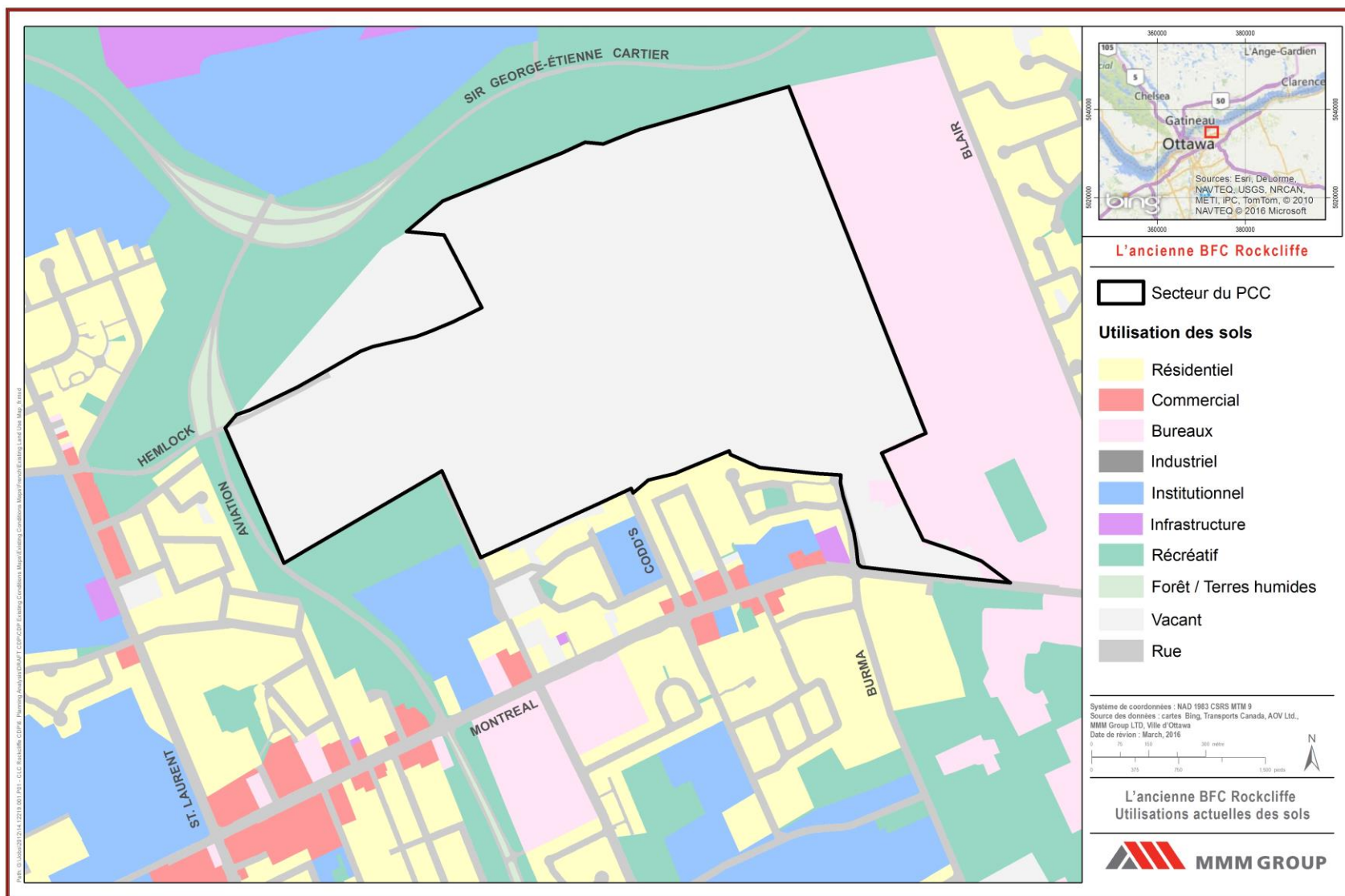


Illustration 3.8 : Utilisations actuelles des sols

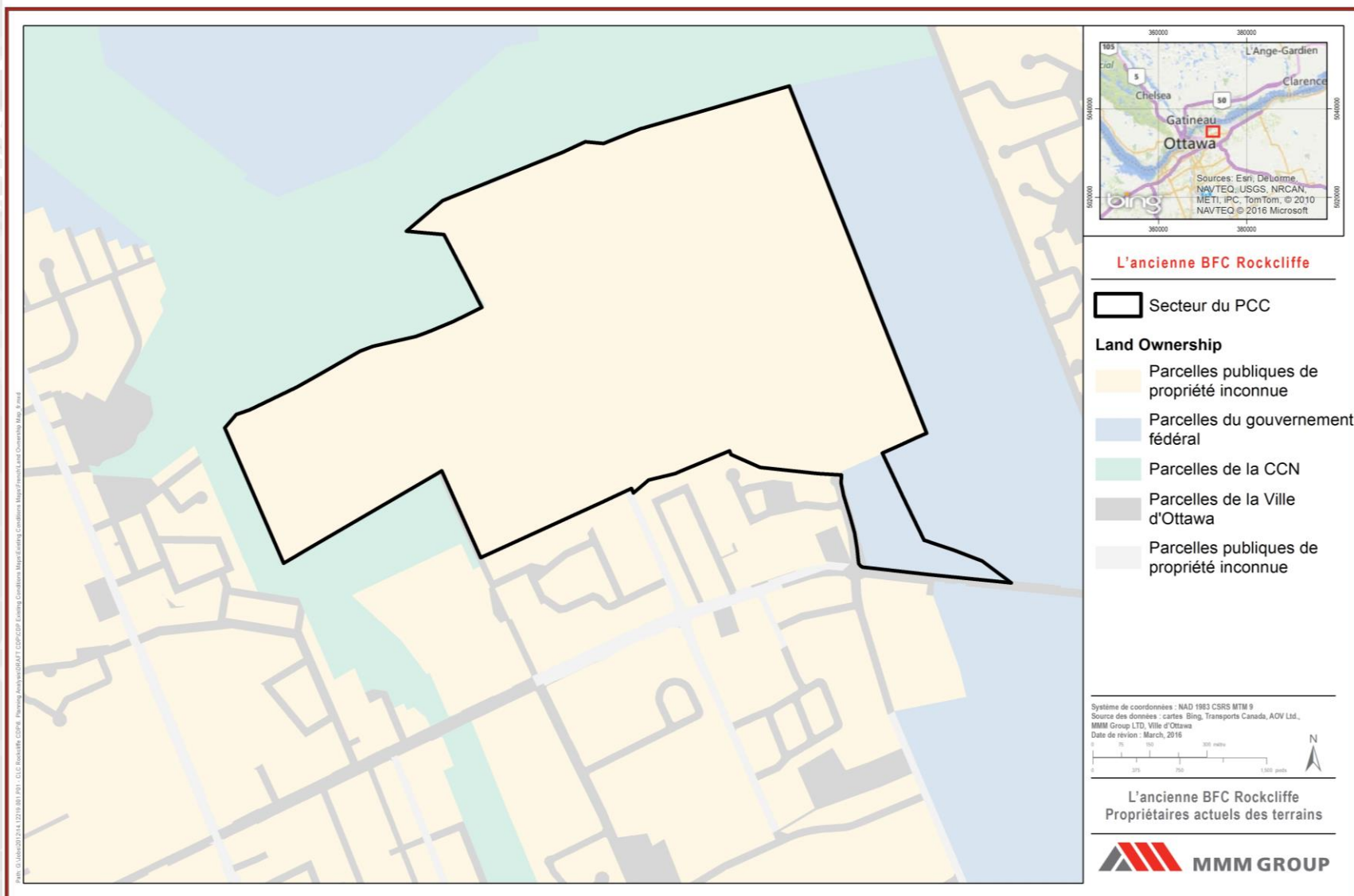


Illustration 3.9 : Propriétaires actuels des terrains

3.5.2 Quartiers voisins

Selon l'étude des quartiers d'Ottawa, la BFC Rockcliffe englobe un secteur général bordé par la rivière des Outaouais au nord, le chemin Montréal au sud, le chemin Blair à l'est et le boulevard St-Laurent à l'ouest. D'après l'étude, 5 391 personnes habitaient dans le secteur lors du recensement de 2006.

L'illustration 3.10 présente les installations communautaires et les quartiers voisins. Les illustrations 3.12 et 3.13 présentent la superficie au sol et la hauteur des bâtiments des quartiers voisins.

Les quartiers Fairhaven, Foxview et Thorncliffe Village côtoient le site du côté sud. Manor Park se trouve à l'ouest et Rothwell Heights, à l'est.

Le quartier Fairhaven, au sud du site de l'ancienne BFC Rockcliffe, est situé entre les chemins Codd's et Lang. Une boucle principale (Fairhaven Way) donne accès à la

plupart des terrains de ce quartier. À l'ouest du chemin Codd's, le secteur est surtout occupé par des maisons isolées dont les terrains vont d'un tiers d'acre à un peu plus d'un acre. Le secteur est

Le secteur est surtout boisé ou ponctué de regroupements d'arbres et ce, de façon beaucoup plus marquée que ce qu'on observe habituellement dans un secteur résidentiel urbain. Les terrains sont également dotés de services privés, ce qui est également inusité dans un aménagement résidentiel en cadre urbain.

Les résidences qui donnent sur le chemin Codd's incluent des maisons isolées, jumelées et en rangées, de même que des immeubles d'appartements de hauteur moyenne (huit étages).

À l'est du chemin Codd's, dans le quartier Foxview, les terrains, moins grands, vont de 10 000 pi² à 30 000 pi². Plus à l'est, Thorncliffe Village est un secteur

composé de maisons en rangée, de maisons jumelées, de duplexes et de logements à l'étage.

Au sud du chemin Montréal, des deux côtés de la promenade Bathgate, on trouve des édifices plus élevés incluant une tour d'appartements de 16 étages et une autre de 24 étages.

Manor Park est un quartier situé au nord-est du site Rockcliffe, qui est bordé par les promenades de l'Aviation et Sir George-Étienne Cartier, le chemin Hemlock et le lac MacKay. Les habitations de Manor Park ont une densité assez forte, particulièrement du côté est du quartier, où l'on trouve des complexes résidentiels de hauteur moyenne, et des ensembles d'appartements en copropriété de quatre étages. En direction ouest, la densité résidentielle passe à des formes moins denses, pour atteindre un secteur composé presque exclusivement de maisons jumelées, à la limite ouest de Manor Park.

Le quartier Rothwell Heights est situé dans le secteur Beacon Hill, à l'est du site, et à l'est du chemin Blair. Les rues du quartier sont typiques d'un secteur suburbain, et forment des méandres qui donnent sur des culs-de-sac. Les terrains, d'une superficie d'un tiers d'acre à un demi-acre, atteignent deux acres dans certains cas. La plupart des maisons du quartier sont des maisons isolées, généralement de deux étages, avec l'exception de cinq immeubles d'appartements.

3.6 CONDITIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES

L'Hôpital Montfort, le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et le Centre de la sécurité des télécommunications Canada (CST) sont les principaux employeurs des environs, ce qui présente des possibilités d'intégrer l'emploi à la conception du projet, et d'attirer des emplois sur le site.

3.6.1 Installations communautaires et destinations locales

L'illustration 3.10 présente les nombreuses installations communautaires et commodités à proximité du site Rockcliffe. Le secteur compte plusieurs écoles élémentaires et secondaires, et la Cité Collégiale, le plus grand collège francophone en Ontario. Les installations récréatives des quartiers voisins de Rockcliffe incluent des jardins communautaires, piscines extérieures, patinoires à l'extérieur, et terrains de basket-ball et de base-ball.

L'étude des quartiers d'Ottawa (2013) a noté les caractéristiques suivantes dans le secteur :

- 26 % des résidents de 15 ans et plus sont des immigrants de la première génération.
- L'accès aux commerces d'alimentation est inadéquat, surtout pour les commerces spécialisés et autres points de

vente de denrées alimentaires (restaurants-minute, dépanneurs). Le supermarché le plus proche est à 30 minutes à pied (un peu moins de deux kilomètres) du point centre de la population du secteur.

- Les parcs municipaux sont plutôt rares dans le secteur et totalisent environ 2 km², ou 0,15 km² par millier de résidents (ce qui est inférieur à la moyenne municipale).
- La présence d'espaces verts est inférieure à la moyenne à Beacon Hill, mais supérieure à la moyenne à Rockcliffe – Manor Park.

3.7 HISTOIRE ET PATRIMOINE CULTUREL

Avant l'arrivée des Européens, les peuples algonquins occupaient le site de l'ancienne BFC Rockcliffe, qui faisait partie d'un territoire compris dans le bassin versant de la rivière des Outaouais et celui de la rivière Mattawa. Même s'il ne semble pas y avoir eu

d'établissements permanents sur le site, sa position sur un promontoire dominant la rivière des Outaouais lui conférait une importance stratégique tant pour des raisons culturelles que pour les déplacements.

Les Algonquins n'ont jamais cédé leurs terres à la Couronne par traité. Les négociations de traité se poursuivent.

Une évaluation archéologique de niveau 1 réalisée sur le site en 1999 a conclu qu'il était possible que le site présente un intérêt archéologique pré-européen. Étant donné la proximité de la rivière des Outaouais, grand corridor de transport traditionnel, il est fort possible que le site ait une importance archéologique. Une évaluation archéologique de niveau 2 réalisée sur les lieux a conclu que le site Barreille-Snow présentait un fort potentiel de ressource archéologique. Le rapport recommandait l'exécution d'une évaluation environnementale de niveau 3 et,

si nécessaire, d'une fouille de sauvetage de niveau 4. Au besoin, ces opérations pourraient être effectuées après la soumission d'une demande de lotissement pour la phase finale du projet de construction.

Avant l'arrivée de moyens de transport plus permanents, soit le canal Rideau en 1832 et le chemin Montréal, les premiers établissements européens se sont lentement installés les lieux.

In 1898, le ministère de la Défense nationale a établi un champ de tir sur le site de la BFC Rockcliffe. En 1920, le champ de tir a été réaménagé en aérodrome et station de photographie expérimentale. La base a continué de grandir au fil des ans, pour atteindre une superficie de 800 acres (326 ha) à son apogée.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, des améliorations ont été apportées à la base pour la transformer en établissement d'entraînement, dans le cadre du

Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. La base a aussi servi aux essais d'aéronefs et au transport du courrier vers l'Europe. Immédiatement après la guerre, la première démonstration d'avions à réaction au Canada a eu lieu sur la base.

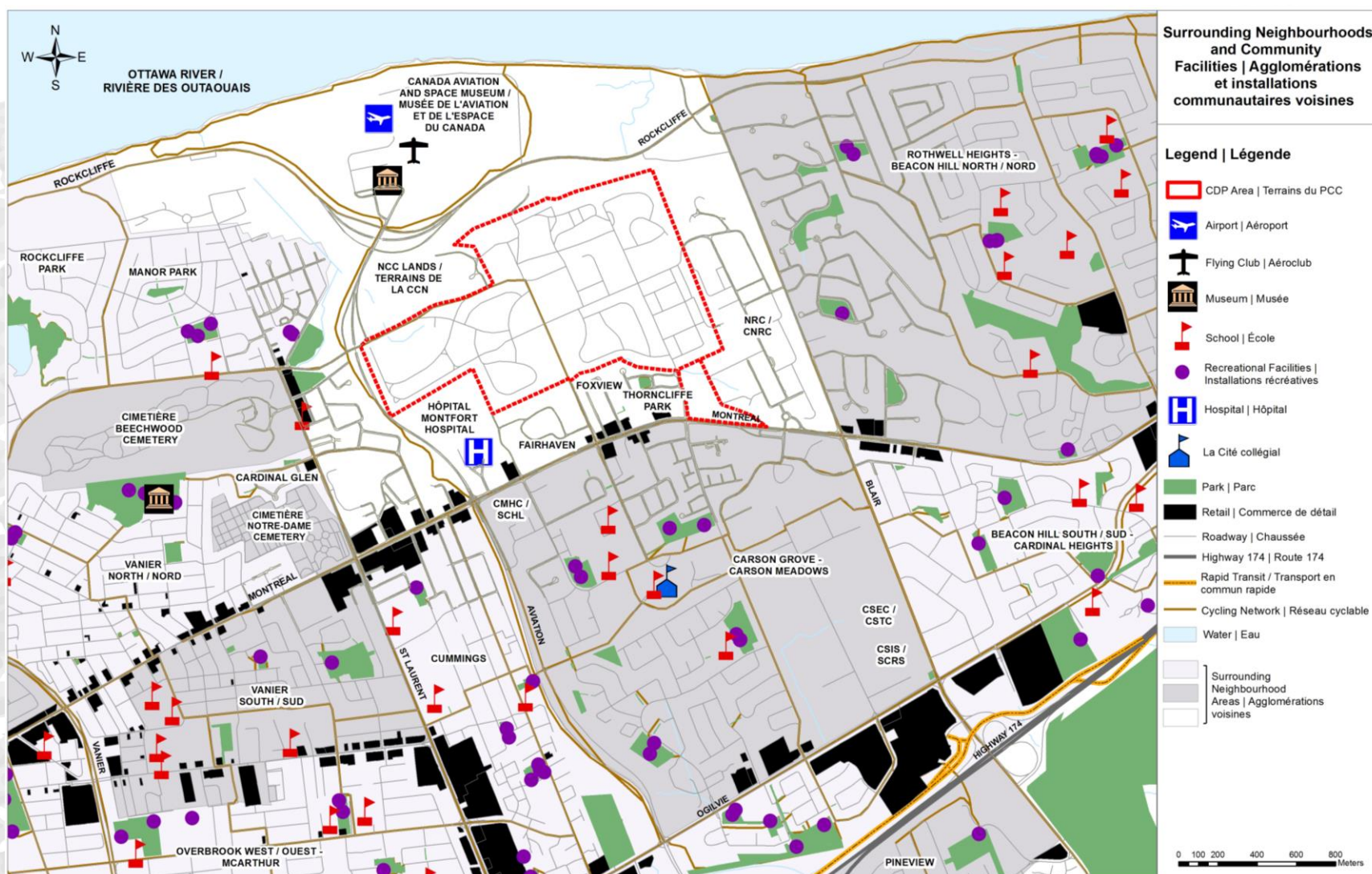


Illustration 3.10 : Installations communautaires et quartiers voisins



Illustration 3.11: Superficie au sol des bâtiments existants

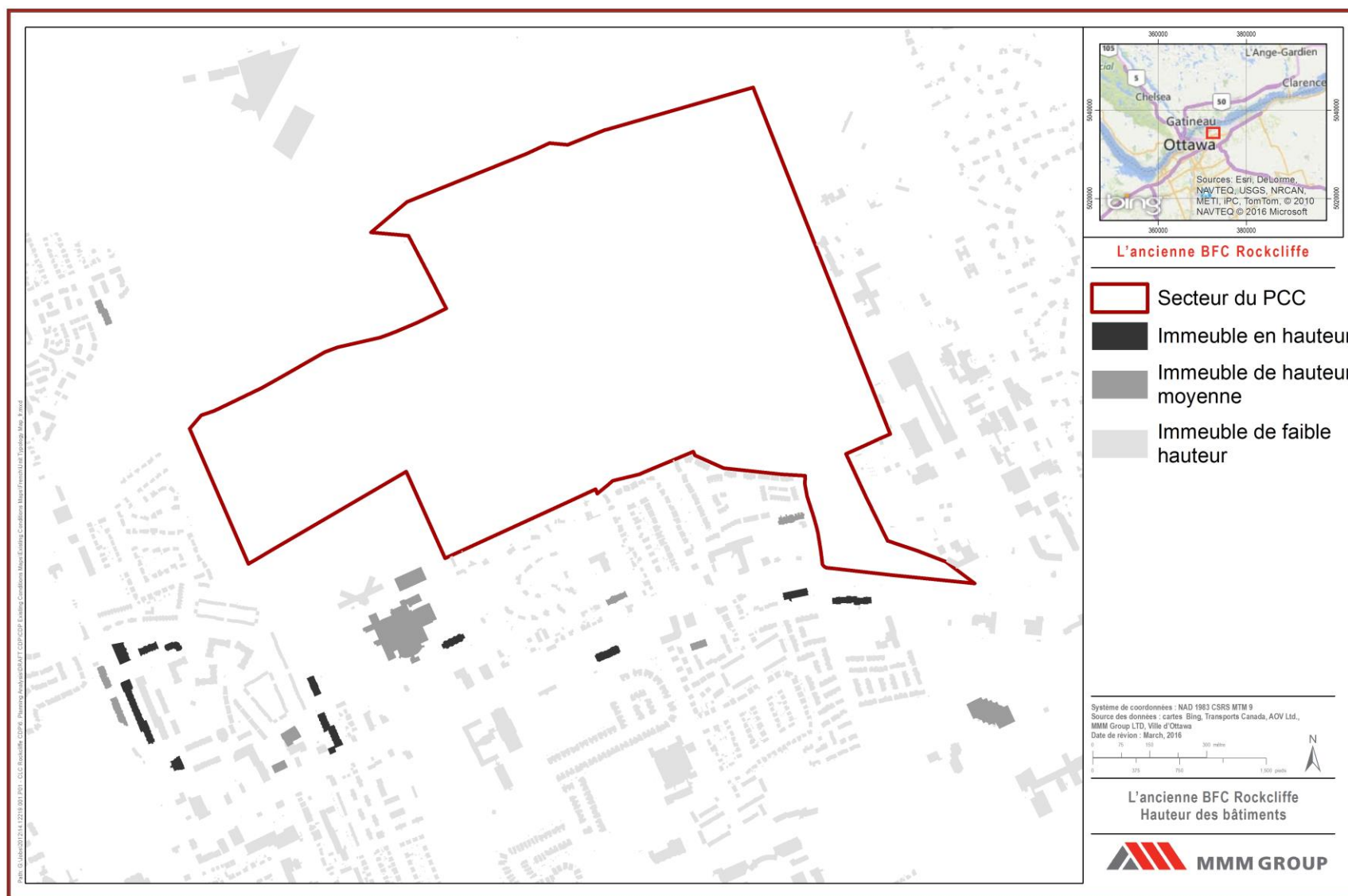


Illustration 3.12: Hauteur des bâtiments

Après la Deuxième Guerre mondiale, près de 600 logements ont été construits pour répondre aux besoins à court terme des militaires de retour au pays. Durant les années 1960, la BFC Rockcliffe a commencé à marquer un déclin d'activités, et les installations opérationnelles ont été abandonnées. En 1989, l'envergure de la base a été comprimée et de vastes portions du site ont été transférées du MDN à d'autres ministères et organismes fédéraux, notamment la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le Conseil national de recherches du Canada (CNRC), la Commission de la capitale nationale, et le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, entre autres.

Le MDN a poursuivi les activités de son programme d'hélicoptères maritimes et de son service de logements militaires ainsi que leurs fonctions connexes sur la base jusqu'en 2004.

Au début de 2004, le gouvernement du Canada a abordé le processus d'approbation du transfert de 25 acres (10,12 hectares) de l'ancienne BFC Rockcliffe du MDN à la CCN et de 310 acres (125,41 hectares) à la Société immobilière du Canada.

Tous les immeubles existants ont été démolis en 2013 et le site a fait l'objet de préparatifs pour son aménagement à l'avenir.

3.8 POSSIBILITÉS ET CONTRAINTES

Les pages qui suivent présentent un tableau des caractéristiques actuelles du site, ainsi que des possibilités et contraintes connexes.

Tableau 3.1 : Possibilités et contraintes

Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
Topographie, belvédères et points de vue	Topographie en terrasses, en pente inclinée vers la rivière des Outaouais.	Crête escarpée à la limite nord du site, qui ne convient pas au développement.	Le maintien de la topographie actuelle permettra de conserver le cycle hydrologique actuel du site, ce qui continuera d'alimenter les arbres et la végétation du site et des alentours.
	Belvédères et points de vue sur la rivière des Outaouais et sur Gatineau, Québec.	La hauteur des édifices doit être soigneusement planifiée pour maintenir les belvédères et points de vue, dans la mesure du possible.	Le maintien des belvédères et des points de vue rehaussera la beauté naturelle du site.
Ressources en eau, géologie et sols	Deux bassins hydrologiques occupent chacun une moitié du site, approximativement.	La ligne de partage des eaux affectera la conception de l'infrastructure.	La conception de la nouvelle infrastructure municipale pourrait tirer profit de la ligne de partage naturelle de l'écoulement des eaux.
	Deux ruisseaux ont leurs sources près du site ou sur le site même.	Les travaux techniques (ponceau, par exemple) pourraient déstabiliser le cours du ruisseau.	La conservation des ruisseaux à l'état naturel contribuera à offrir un habitat à la faune et à la flore présentes sur les lieux.

Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
	Les sols du site et au nord du site présentent de faibles taux d'infiltration.		Ces emplacements pourraient se prêter à des bassins ou autres moyens de gestion des eaux de ruissellement.
	Au moins 18 % de la superficie du site est occupée par de la roche-mère peu profonde.	L'aménagement de stationnements souterrains dans ces secteurs sera coûteux.	La présence de roche-mère est intéressante pour l'aménagement d'édifices plus élevés.
	Des sols argileux sont présents dans les secteurs sud et ouest du site.	La présence de sols argileux affectera le type de fondations requis.	
Aménagement paysager et écologie	On dénombre plusieurs arbres importants et groupes d'arbres sur le site, incluant un chêne à gros fruits dont l'âge est estimé à plus de 200 ans.	Le PCC et les plans d'aménagement ultérieurs devront tenir compte de l'emplacement de ces caractéristiques.	La conservation des arbres et groupes d'arbres importants continuera d'offrir un habitat à la faune et à la flore présentes sur les lieux.
	Plusieurs espaces naturels urbains ont été identifiés à proximité du site.	Des changements importants à la topographie du site pourraient affecter l'état de ces espaces naturels urbains.	La conservation des espaces naturels urbains accroîtra la beauté naturelle du site, et continuera d'offrir un habitat à la faune et à la flore présentes sur les lieux.



Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
Infrastructure	On dénombre actuellement trois points d'accès potentiels au site pour la circulation automobile.	De nouveaux points d'accès seront requis pour accroître la connectivité du site aux secteurs voisins.	De nouveaux points d'accès peuvent être sélectionnés stratégiquement afin d'optimiser la connectivité avec les secteurs voisins.
	Le site est actuellement à 10 minutes de marche de quatre circuits d'autobus.	Il faut prévoir une population suffisante pour justifier le transport en commun sur le site.	Le développement du site devra prévoir une population suffisante permettant l'implantation d'un circuit d'autobus desservant les résidents de la collectivité.
	Il n'existe actuellement aucun sentier pédestre ou piste cyclable sur le site, alors qu'on en dénombre plusieurs aux alentours.		L'ajout de sentiers pédestres et de pistes cyclables reliés aux réseaux de sentiers de la ville permettra d'améliorer la connectivité des lieux, et favorisera les moyens de transport actifs.

Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
	L'infrastructure actuelle d'approvisionnement en eau est en mauvais état, et insuffisante pour alimenter le nouvel aménagement des lieux.	Il n'est pas possible d'utiliser l'infrastructure actuelle dans le nouvel aménagement.	Construire une nouvelle infrastructure d'approvisionnement en eau pour desservir le site. L'emplacement et la capacité de la nouvelle infrastructure d'approvisionnement en eau peuvent être stratégiquement établis afin de convenir au plan de développement sélectionné. Le développement ne sera pas affecté par les limites de l'infrastructure existante.



Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
	On dénombre deux systèmes d'égouts combinés sur le site, et les deux ont atteint leur limite de durée de vie utile.	Le nouvel aménagement ne pourra pas utiliser l'infrastructure actuelle d'égout et de gestion des eaux pluviales.	L'aménagement de nouveaux égouts sanitaires et pluviaux permettra de desservir le site. L'emplacement et la capacité de la nouvelle infrastructure d'égouts sanitaires et pluviaux peuvent être stratégiquement établis en fonction du plan d'aménagement sélectionné. Le développement ne sera pas affecté par les limites de l'infrastructure existante.
	Une conduite d'égout principal franchit le site à environ 45 m sous la surface.	Il faut maintenir l'accès à la conduite d'égout principal, au moyen de deux puits d'accès situés sur le site.	
	Les services publics existants du site ne conviendront pas au nouveau développement.	Les services publics actuels ne peuvent pas être utilisés pour le nouveau projet d'aménagement.	De nouveaux services publics peuvent desservir le site.

Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
Forme bâtie et utilisation des terrains	Le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) est situé à l'est du site.	Les activités de recherche de l'établissement produisent de la lumière, du bruit et des vibrations qui pourraient être jugés nuisibles pour des voisins.	Il est possible de planifier le site de façon à concilier les usages (bureaux ou secteur d'emploi) qui voient la propriété du CNRC.
	L'Hôpital Montfort est situé au sud du site.		Il est possible de privilégier le développement de ce côté du site.
	L'aéroport Rockcliffe et le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada sont situés au nord du site.	Les plans d'eau situés sur le site ou à proximité (bassins de rétention des eaux pluviales, par exemple) doivent être conçus pour éviter d'en faire des habitats pour oiseaux, afin de réduire le péril aviaire pour l'aéroport.	À titre d'ancienne base des Forces canadiennes, le site est lié à ces voisins et peut présenter des synergies possibles avec eux. Le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada est un établissement culturel qui peut devenir une destination attrayante pour les résidents de la nouvelle collectivité.

Type de caractéristique du site	Caractéristiques du site	Contrainte	Possibilité
	Le site est bordé par plusieurs quartiers : Fairhaven, Foxview, Thorncliffe Village, Drayton Private, Rockcliffe, Manor Park, Rothwell Heights, et Beacon Hill.	À l'heure actuelle, le site est doté de liens limités avec les quartiers voisins.	La construction sur le site d'un réseau de transports plus perméable accroîtra la connectivité du secteur avec les quartiers voisins.
Conditions sociales et économiques	Le site a un accès déficient aux épiceries, magasins spécialisés et autres commerces de denrées alimentaires (restaurants-minute, dépanneurs).	Ce genre de commerce dépend d'un bassin de population suffisant.	Le PCC peut améliorer la situation en privilégiant l'implantation de commerces de denrées alimentaires par des moyens comme les règlements de zonage.
Histoire et patrimoine culturel	Pour les peuples algonquins, le site a probablement eu une importance stratégique tant pour des raisons culturelles que pour les déplacements		Le projet d'aménagement peut incorporer l'histoire des Algonquins sur le site dans sa programmation.
	Le site a auparavant été une base des Forces canadiennes.	L'aménagement antérieur du site a contaminé les sols de certains secteurs de la propriété. Ces sols devront subir une décontamination.	Le projet d'aménagement peut incorporer l'histoire militaire des lieux dans sa programmation.

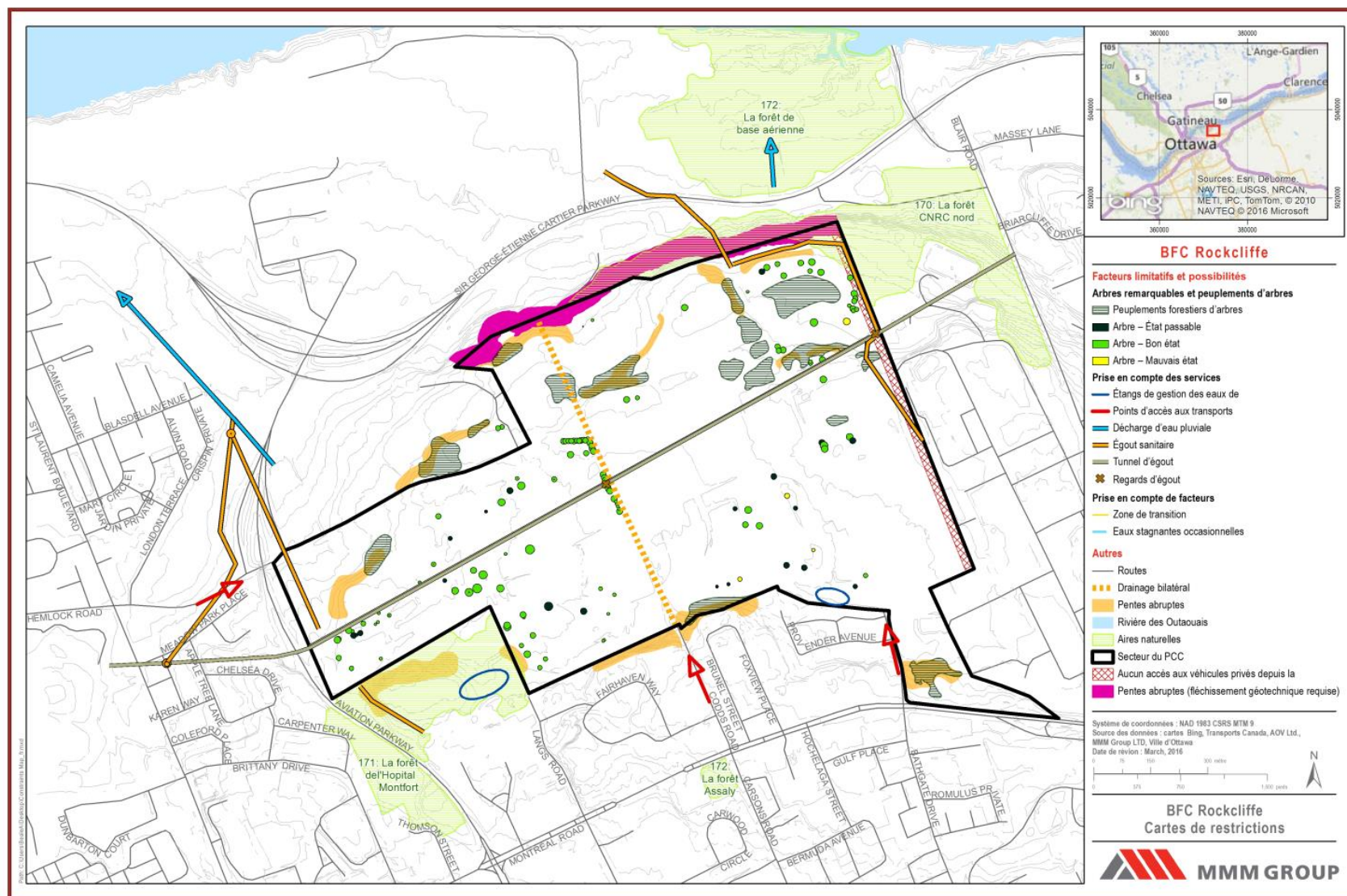


Figure 3.13: Facteurs limitatifs et possibilités



4 | PLANIFICATION ET CONTEXTE POLITIQUE

4 PLANIFICATION ET CONTEXTE POLITIQUE

Le présent plan de conception communautaire a été formulé conformément aux directives de la Province de l'Ontario et de la Ville d'Ottawa. La Déclaration de principes provinciale (2014) et le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2013) sont habilités par la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, qui confère à ces documents un statut juridique.

4.1 DÉCLARATION DE PRINCIPES PROVINCIALE

La Déclaration de principes provinciale précise l'objectif fondamental de renforcer les collectivités, et inclut des directives d'aménagement et d'utilisation des sols en Ontario pour une période de 20 ans. Le principal objectif de la Déclaration consiste à promouvoir l'utilisation efficiente des sols, ainsi que de l'infrastructure et des services publics existants. Ce document guidera l'aménagement de la nouvelle collectivité de Rockcliffe en privilégiant l'inclusion de types appropriés de résidences,

d'utilisations des sols et de possibilités d'emploi. (Section 1.1.2).

Comme l'indique le rapport sur les conditions actuelles, plusieurs directives visent la planification du site de l'ancienne BFC Rockcliffe, dont notamment :

- Des utilisations polyvalentes;
- Un aménagement efficient;
- Des directives par étapes visant la progression ordonnée de l'aménagement;
- La connectivité améliorée de tous les modes de transport;

- Le maintien de la fonction écologique et de la biodiversité du patrimoine naturel;
- La participation des Autochtones dans la planification et la collaboration des collectivités autochtones;
- La promotion de la conservation du patrimoine culturel et des ressources archéologiques;
- La promotion de collectivités saines et de modes de transport physiquement actifs; et
- L'inclusion d'une composante d'habitation abordable.

Ces directives, observées durant le processus de planification, ont servi à l'élaboration des principes de planification de l'ancienne BFC Rockcliffe du présent PCC.

4.2 PLAN OFFICIEL DE LA VILLE D'OTTAWA

Selon le Plan officiel (2009), les terrains de l'ancienne BFC Rockcliffe sont désignés « collectivité en développement ».

Le plan définit ces secteurs comme « ... entièrement vacants ou vacants dans une large mesure, qui offrent non seulement des possibilités considérables en matière d'aménagement résidentiel nouveau à des intensités accrues mais aussi d'importantes possibilités de créer des collectivités complètes et durables dans le cadre d'un mode d'aménagement qui accorde la préférence à la marche et au cyclisme et au transport en commun plutôt qu'à l'utilisation de l'automobile ».

Le Plan officiel stipule la préparation de plans de conception communautaires pour les secteurs désignés « collectivités en développement » afin d'appliquer les principes et politiques du Plan officiel à l'échelle de la collectivité, de gérer le changement et d'inviter la participation accrue des citoyens dans la planification, par le biais de la consultation publique.

La section 3.6.4 du Plan officiel énonce les politiques relatives aux plans de conception communautaire. Les politiques qui affectent particulièrement l'aménagement de l'ancienne BFC Rockcliffe incluent :

- S'assurer que les usages mixtes des sols contribuent à l'équilibre entre l'emploi et l'habitation;
- Maximiser le nombre de points d'accès au réseau de transport; et
- Établir une gamme de types d'habitations caractérisés par :
 - un maximum de 55 % de maisons isolées;
 - au moins 10 % d'appartements; et
 - le reste composé de logements multiples (autres que des appartements).

4.3 STRATÉGIE RÉSIDENTIELLE D'OTTAWA

Selon la Stratégie résidentielle d'Ottawa (2009), l'ancienne BFC Rockcliffe est un secteur qui présente des possibilités de densification en dehors des zones visées par la ville. La stratégie note également que les concepts de planification précédents pour l'ancienne BFC Rockcliffe prévoyaient la création d'environ 6 000 unités résidentielles.

Les cibles de densité de divers secteurs urbains servent à planifier l'infrastructure et les services requis pour appuyer la croissance. L'illustration 4.1 présente les fourchettes de densité de planification du transport en commun à la Ville d'Ottawa. Ainsi, pour avoir droit à un « bon service d'autobus », le secteur devrait une densité de 40 à 80 habitants et emplois par hectare brut. Pour avoir droit à un « très bon service de transport en commun », et possiblement un

« excellent service d'autobus », ou transport rapide par autobus (TRA) et/ou train léger sur rail (TLR), le secteur devrait avoir une densité de 80 à 120 habitants et emplois par hectare brut.

Les terrains Rockcliffe ne sont pas à proximité d'une grande station de correspondance ou du Transitway, mais le Plan directeur des transports désigne le chemin Montréal comme candidat à long terme (après 2031) pour les circuits prioritaires de transport (consulter le Plan directeur des transports pour plus de détails).

Tableau 4.1 : Potentiel de transport en commun d'après la densité urbaine

Fourchette de densité*	Potentiel de transport en commun	Type de service
Moins de 20	Faible	Aucun service de transport en commun. Service de taxi particulier ou communautaire, etc.
20 à 40	Modeste	Service minimal de transport en commun. Autobus aux 30 minutes et circuits express aux heures de pointe.
40 à 80	Bon	Bon service de transport par autobus.
80 à 120	Très bon	Excellent service de transport par autobus. Possibilité de TRA ou de TL.
120 à 200	TRA ou TL	Service de transport en commun de premier ordre.
Plus de 200	Métro	Service de transport en commun de premier ordre.

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.
Source : *Stratégie résidentielle, figure 27.*

4.4 ZONAGE GÉNÉRAL DE LA VILLE D'OTTAWA

Le règlement de zonage général de la Ville d'Ottawa pour les terrains Rockcliffe de la Société immobilière du Canada (2008) attribue le zonage DR2 (zone d'aménagement futur), I1A (zone pour petites institutions), et R3B (zone résidentielle de densité 3). Le zonage DR (zone d'aménagement futur) est d'habitude réservé aux terrains vierges. Le zonage I1A est d'habitude réservé aux bibliothèques, musées, lieu du culte et de réunion, écoles et centres de formation. Le zonage R3 est d'habitude réservé aux aménagements résidentiels incluant les maisons isolées et les maisons en rangées.

Les terrains du CNRC actuellement inclus dans le PCC ont un zonage IL (industrie légère). Ce type de zonage autorise par exemple les studios de diffusion, services d'urgence, centres de services municipaux,

bureaux, studios de production, centres de recherche-développement, industries de haute technologie, etc.

L'illustration 4.1 présente le zonage des terrains du site même et des alentours

4.5 LIGNES DIRECTRICES ET DOCUMENTS DE POLITIQUES

En plus de ces documents, plusieurs autres lignes directrices et documents de politiques ont servi aux recherches et à l'élaboration du présent plan, incluant, sans toutefois s'y limiter :

- Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2013)
- Plan directeur des transports, Ville d'Ottawa (2013)
- Plan directeur de l'infrastructure, Ville d'Ottawa (2013)
- Plan directeur des espaces verts, Ville d'Ottawa (2006)

- Plan de la capitale du Canada, Commission de la capitale nationale
- Règlement de zonage général, Ville d'Ottawa (2008)
- Plan de la circulation piétonnière, Ville d'Ottawa (2013)
- Plan sur le cyclisme, Ville d'Ottawa (2013)
- Plan stratégique 2011-2014, Ville d'Ottawa (2011)
- Stratégie résidentielle d'Ottawa, 2006-2031 (2009)
- Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers, Ville d'Ottawa (2008)
- Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains, Ville d'Ottawa (2005)
- Comprendre la densité résidentielle, Ville d'Ottawa (2005)
- Manuel d'aménagement des parcs et sentiers, Ville d'Ottawa (2012)

- Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur, Ville d'Ottawa (2012)
- Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur, Ville d'Ottawa (2009)
- Politique sur l'éclairage de la voie publique, Ville d'Ottawa (2009)
- Lignes directrices de conception pour les demandes d'aménagement de nouveaux points d'accès, Ville d'Ottawa (2008)
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers, Ville d'Ottawa (2007)
- Lignes directrices sur l'utilisation du sol et la conception des aménagements axés sur le transport en commun, Ville d'Ottawa (2007)
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles, Ville d'Ottawa (2006)

- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères, Ville d'Ottawa (2006)

De plus, la Ville a rédigé plusieurs lignes directrices sur l'aménagement urbain pour formuler l'aménagement du site, de concert avec les directives et politiques précises visant le site qui sont présentées au chapitre 6.

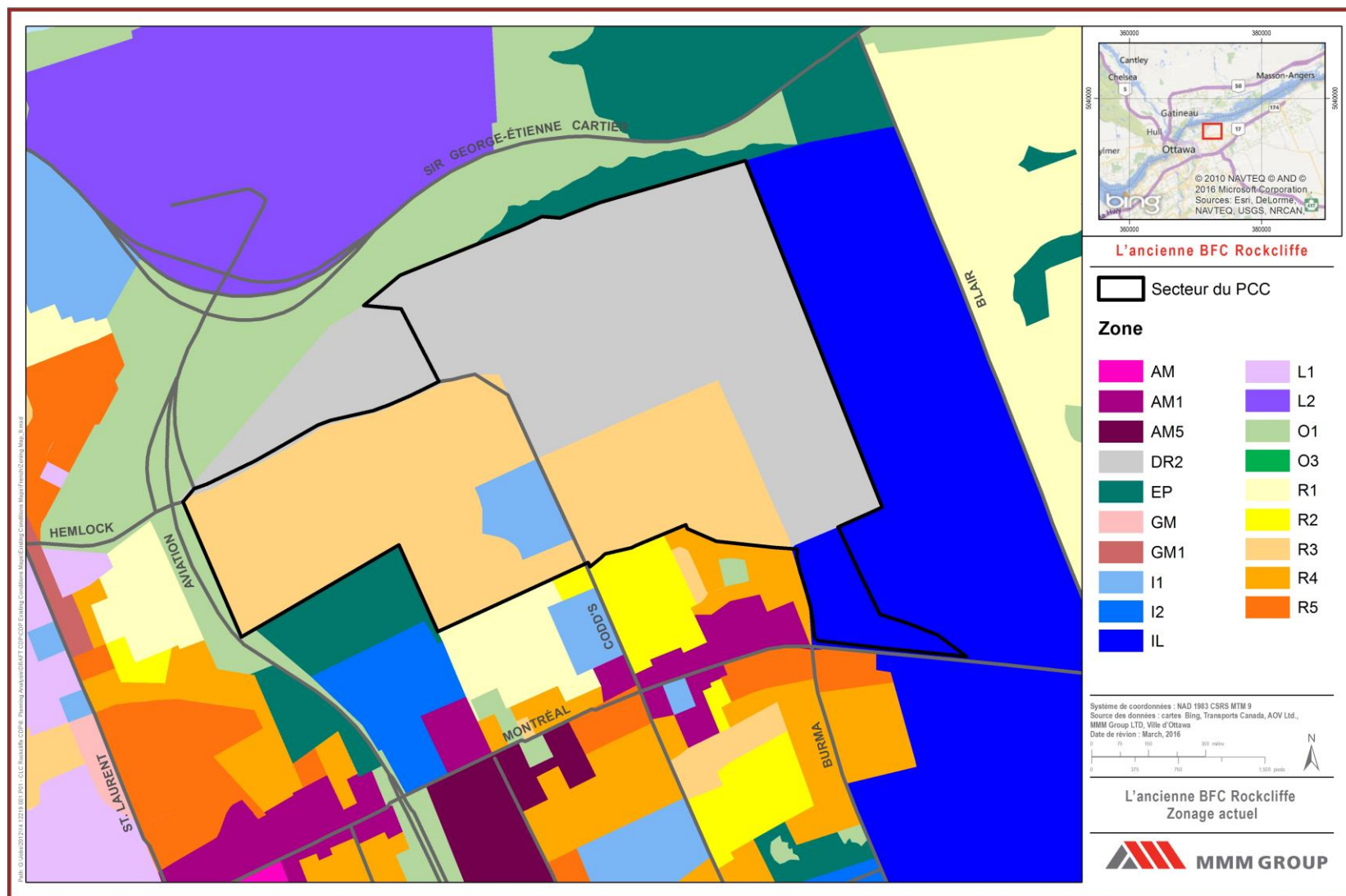


Illustration 4.1: Zonage actuel





5 | STRUCTURE DE LA NOUVELLE COLLECTIVITÉ

5 STRUCTURE DE LA NOUVELLE COLLECTIVITÉ

Le présent chapitre décrit la topographie et l'ambiance de la nouvelle collectivité, incluant la structure de ses quartiers, les utilisations des terrains, le réseau de circulation et de mobilité, l'infrastructure et les services publics. Les détails incluent également la distribution de la densité et des hauteurs des immeubles.

5.1 STRUCTURE DES QUARTIERS

La superficie totale visée par le PCC est de 131 hectares. Dans ce secteur, on constate des variations importantes des terrains, des caractéristiques naturelles et des éléments du site. Ces variations sont à la base de l'élaboration de huit quartiers distincts individuels décrits en détail dans les pages suivantes.

Chaque quartier se trouve à 600 mètres au maximum d'un couloir de transport en commun prioritaire, et de conception compacte pour privilégier la marche et le transport en

commun. Chaque quartier donne directement accès à des espaces publics exceptionnels, des secteurs d'emploi, des boutiques et des services.

Ces caractéristiques sont communes à tous les quartiers, mais l'ambiance varie dans chacun des quartiers, en fonction de l'emplacement, des utilisations prévues et des caractéristiques actuelles des lieux. L'illustration 5.1 présente les huit quartiers dont les détails sont présentés ci-dessous.

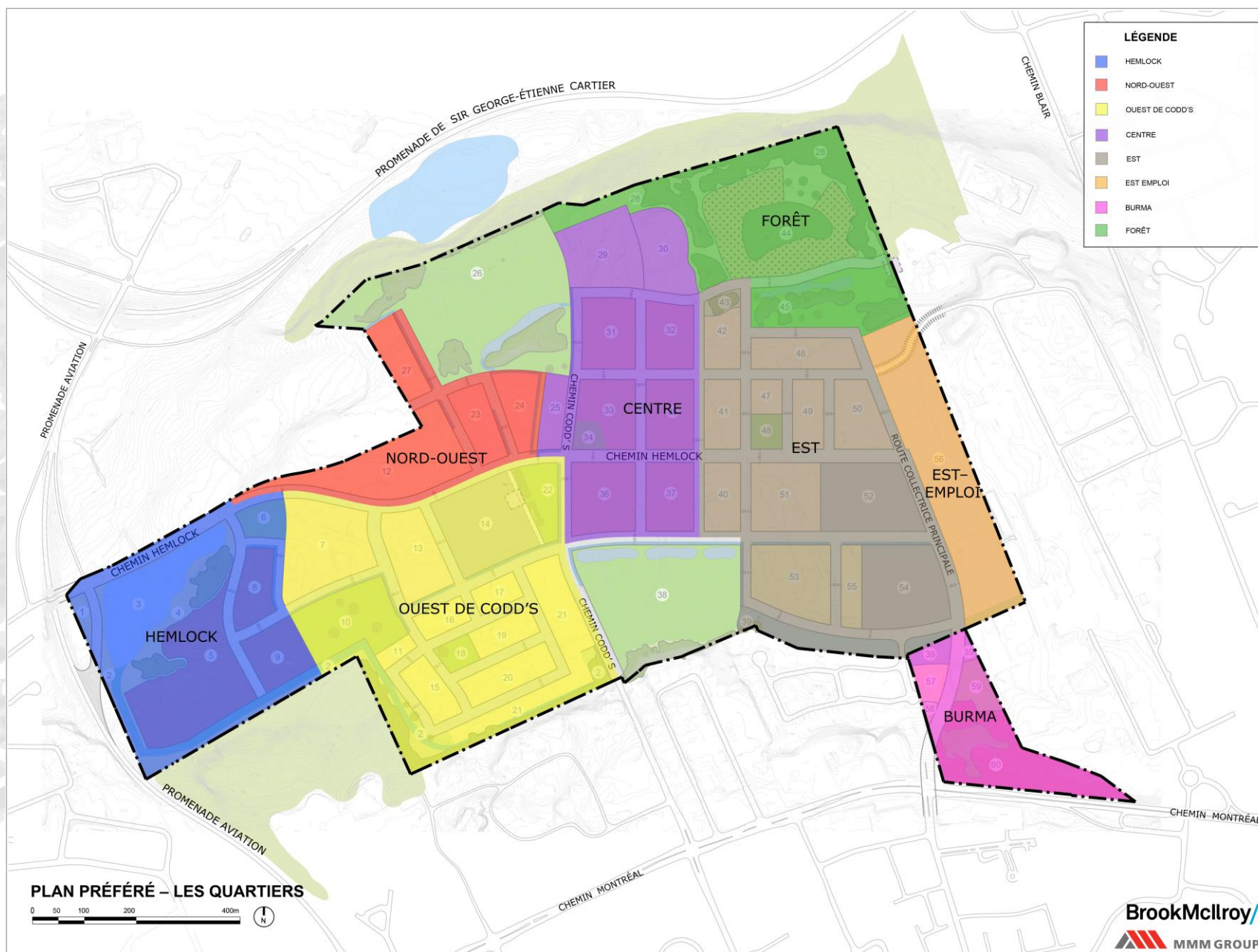


Illustration 5.1 : Les quartiers

5.1.1 Hemlock

Situé à la limite ouest du site, le quartier Hemlock sera polyvalent, avec des densités moyennes à élevées qui tireront profit et seront caractérisées par leur lien avec l'Hôpital Montfort et le boisé de l'Hôpital Montfort, voisins du côté sud.

5.1.2 Ouest de Codd's

Voisin du secteur Hemlock, le quartier Ouest de Codd's sera bordé par le chemin Hemlock au nord, par le chemin Codd's à l'est, et par les limites du site au sud. De densité faible à moyenne, ce secteur résidentiel inclura surtout des maisons isolées, jumelées et en rangées, de même que des ensembles d'appartements de hauteur faible à moyenne. Le quartier sera aussi le site d'une école et d'offrir un excellent accès à des parcs communautaires et des mini-parcs.

5.1.3 Nord-Ouest

Surtout résidentiel, ce secteur au nord du chemin Hemlock et à

l'ouest du chemin Codd's comprendra divers types de maisons en rangée et superposées, ainsi que des ensembles d'appartements de hauteur faible à moyenne. À côté du chemin Codd's, un ensemble polyvalent de hauteur faible à moyenne tirera profit de sa proximité du centre, et inclura des commerces de façade. Situé à côté d'un grand parc public, le quartier Nord-Ouest offre d'excellentes possibilités récréatives et des panoramas spectaculaires sur la rivière des Outaouais, au nord.

5.1.4 Centre

Le Centre, quartier polyvalent de neuf îlots regroupant des immeubles de hauteur moyenne, est situé au cœur de la collectivité. À proximité de tous les principaux parcs, ce quartier sera un lieu de rencontre pour les résidents, les gens qui travaillent dans le quartier et les visiteurs. Ce quartier compact et invitant pour

les piétons offrira divers types d'habitations et d'emplois.

5.1.5 Est

Surtout résidentiel, ce quartier va du Centre au chemin Burma et comprendra des maisons isolées et jumelées, de même que de maisons en rangées et superposées, ainsi que des ensembles d'appartements de hauteur faible à moyenne. En plus d'offrir un excellent accès à l'emploi, aux commerces et services, le secteur Est comprendra deux sites pour écoles, à sa limite est.

5.1.6 Forêt

Au coin nord-est du site, le quartier de la Forêt voisine les boisés du CNRC et de la base aérienne. On dénombre plusieurs regroupements d'arbres importants dans le secteur, et ceux-ci seront conservés et protégés durant les travaux du nouvel aménagement. Des ensembles résidentiels seront nichés entre les arbres, pour

incarner le concept de la « forêt urbaine ».

- Avant toute altération du site, un plan directeur conceptuel sera préparé dans le but de confirmer la viabilité de ce concept d'aménagement.

5.1.7 Est – Emploi

Le quartier Est – Emploi sera situé à l'est de la principale rue collectrice nord-sud, à la limite est du site. Ce secteur regroupera des édifices à bureaux de hauteur faible à élevée. Le quartier Emploi – Est formera un secteur d'emploi compatible au Centre national de recherches du Canada, voisin. Des efforts seront déployés pour attirer des entreprises de haute technologie, de technologie de l'information, et de recherche et de développement dans ce secteur.

5.1.8 Burma

À l'intersection des chemins Burma et Montréal, le quartier Burma servira d'important portail

de la collectivité. Ce secteur de petite superficie donnera une façade à la collectivité sur le chemin Montréal et sera surtout composé de gratte-ciel polyvalents. Des commerces et services publics au rez-de-chaussée des immeubles créeront une façade dynamique sur les chemins Montréal et Burma. Le paysage urbain sera aménagé pour rehausser ces commerces, et prévoira des aires élargies où les gens pourront se réunir et se détendre.

5.2 UTILISATIONS DES TERRAINS

Le plan conceptuel de l'illustration 5.2, présente les utilisations générales des terrains, et le tracé des rues et des îlots de la nouvelle collectivité. Le plan prévoit une gamme d'habitations, de lieux de travail et de détente, pour favoriser la création d'une collectivité animée. La collectivité sera un secteur compact, axé sur le transport en commun, et invitant pour les piétons. D'importants

espaces de verdure seront reliés, pour rehausser les qualités esthétiques, écologiques et récréatives des lieux.

Le plan prévoit trois sites dédiés à des écoles élémentaires, afin d'accommoder les futures écoles qui desserviront la collectivité et le secteur environnant. Des conseils scolaires, notamment le Conseil scolaire de district d'Ottawa-Carleton, le Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario, et le Conseil scolaire de district catholique de l'Est Ontarien, ont présenté des demandes relatives aux écoles.

Le plan conceptuel précise les utilisations des terrains suivantes :

- Résidentiel, faible hauteur;
- Résidentiel, hauteur faible à moyenne;
- Usages polyvalents, hauteur faible à moyenne;
- Usages polyvalents, hauteur moyenne;
- Usages polyvalents, gratte-ciel;

- Tours à bureaux;
- Secteur spécial – forêt;
- Écoles;
- Parcs et mini-parcs;
- Espaces naturels et regroupements d'arbres importants; et
- Infrastructure (rues, liens aux pistes cyclables autonomes, méthodes de gestion des eaux pluviales, par exemple).

Le chapitre 6 décrit les politiques et directives relatives à chaque utilisation des terrains.

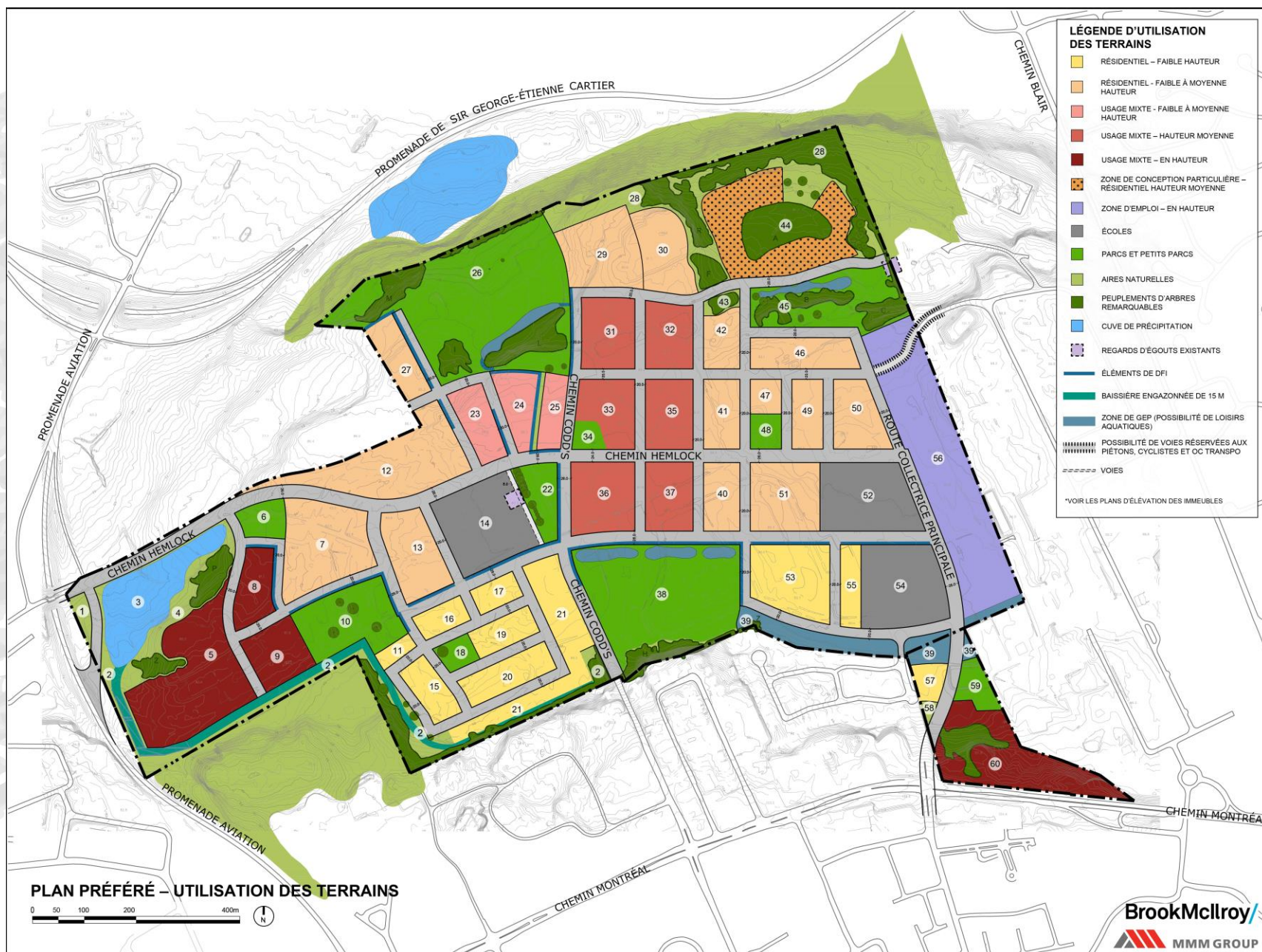


Illustration 5.2 : Concept d'utilisation des terrains

5.3 ESPACES PUBLICS

5.3.1 Espaces naturels

Un des principaux espaces naturels longe les limites nord et est du nord-est du site. On y trouve le prolongement du boisé du CNRC, de même que des boisés intacts importants et plusieurs arbres exceptionnels. La végétation de ce coin de la propriété a une grande valeur naturelle, qui est d'autant plus rehaussée par le lien écologique aux boisés protégés de la CCN et du CNRC, voisins du site. Par conséquent, la flore et la faune qui ne seraient pas présentes dans des lotissements, des centres urbains ou d'autres secteurs naturels fragmentés continuent d'habiter dans le secteur. Il ne faudrait pas sous-estimer cette ressource, qui pourrait contribuer à la création du caractère et de l'esprit du lieu, pour le réaménagement du site. Suite à la visite de ce secteur par des représentants de la Société immobilière du Canada (SIC) et

des Algonquins de l'Ontario, ils ont déclaré que l'endroit est une ressource naturelle de grande valeur, un endroit unique et digne de protection, à titre de caractéristique spéciale de la nouvelle collectivité. Il est important de noter que la SIC a signé une entente avec les Algonquins de l'Ontario, selon laquelle on prévoit un endroit sur l'escarpement qui surplombe la rivière afin de célébrer la culture algonquine et d'enseigner les leçons qu'on en tire pour la société actuelle. Ces discussions préliminaires avec les Algonquins de l'Ontario suggèrent que cette portion de l'escarpement est la plus propice et appropriée pour cet élément commémoratif.

Une autre espace naturel important se trouve à la limite sud-ouest du site, à côté de la promenade de l'Aviation, dans le quartier Hemlock. À cet endroit, le quartier est divisé par une grande crête qui a été conservée afin d'atténuer les modifications au caractère naturel du paysage.

Cette pente, combinée à une baissière végétalisée et à un étang de rétention des eaux de ruissellement, facilite le drainage naturel du quartier et forme une composante importante de la stratégie globale de gestion des eaux pluviales. Le secteur contient deux importants groupements d'arbres et offre en outre un lien au boisé Montfort, qui contient une végétation et des boisés protégés de valeur naturelle exceptionnelle.

5.3.2 Art public

La SIC et la Ville d'Ottawa collaboreront afin de désigner des sites destinés à des installations d'art public. Ces installations, situées à des endroits stratégiques aux points d'entrée de la nouvelle collectivité et aux lieux de rencontre, pourront être axées sur des thèmes de commémoration communautaire générale, et contribueront à l'esprit du lieu, et à l'identité de la collectivité.

5.4 PARCS ET MINI-PARCS

Le réseau interconnecté d'espaces verts, de parcs et de sentier constituera l'une des caractéristiques distinctives du plan. Ces éléments offriront aux résidents des points de vue remarquables, des secteurs boisés à maturité, et des possibilités de détente passive et active. Ces secteurs sont présentés à l'illustration 5.3

La collectivité sera dotée de deux grands parcs communautaires qui serviront de sites d'activités. Le premier sera situé à la limite sud du site (Parc communautaire sud) et le deuxième à la limite nord, surplombant la rivière des Outaouais (Parc communautaire nord).

Deux petits parcs de voisinage (Parcs de voisinage est et ouest) répondront aux besoins des résidents locaux. Enfin, cinq mini-parcs, de même que la Place centrale, s'ajouteront aux grands parcs afin d'offrir l'accès aux

espaces verts à tous les résidents de la collectivité, à distance de marche. La Place centrale viendra ponctuer le Centre et offrira un lieu de rencontre dynamique pour les résidents, les employés et les visiteurs.

La superficie de l'affectation de terrains pour des parcs totalise 23,03 hectares et inclut des regroupements d'arbres importants, sans tenir compte des étangs de gestion des eaux pluviales et d'infiltration. Les regroupements d'arbres importants, qui totalisent 10,1 hectares sur le site, occupent 3,3 hectares des terrains affectés à des parcs. Le tableau 5.1 précise la superficie de chaque parc, incluant les regroupements d'arbres importants, et le tableau 5.3 précise l'emplacement de chaque parc. Les lecteurs doivent noter que la ventilation des utilisations des sols du site indiquée au tableau 5.2 contient des calculs séparés pour les parcs et les regroupements d'arbres importants. Par conséquent, le

total des terrains affectés aux parcs indiqué au tableau 5.2 est de 19,73 hectares.

Une description détaillée de chaque parc est incluse dans l'Annexe A, Plan des parcs, et inclut la liste des commodités qui seront offertes dans chaque parc, en plus d'une description du plan de chaque parc. Les diagrammes conceptuels des parcs proposés de l'Annexe A sont seulement offerts à titre de démonstration et ne sont pas conçus pour servir de modèle à la conception ultime des parcs.

Tableau 5.1 : Parcs et mini-parcs

N° de chaque parc	Superficie (Hectares)
1 – Parc communautaire nord	10,34
2 – Parc communautaire sud	4,95
3 – Parc communautaire ouest	2,01
4 – Parc communautaire est	2,58
5 – Mini-parc du Centre	0,90
6 – Mini-parc du sud-est	0,55
7 – Mini-parc de l'est	0,40
8 – Place du Centre (mini-parc)	0,32
9 – Mini-parc du sud-ouest	0,39
10 – Mini-parc de l'ouest	0,59

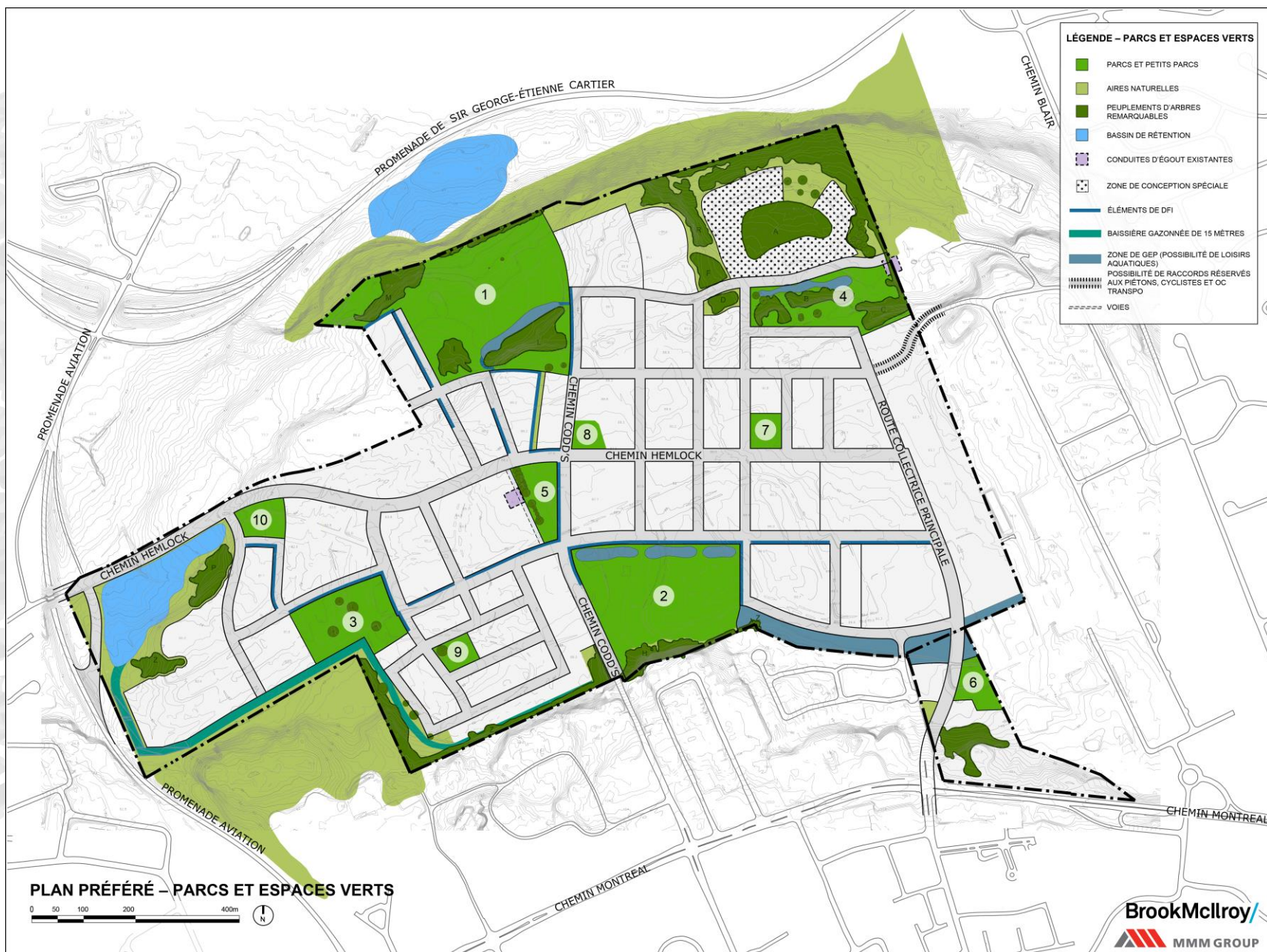


Illustration 5.3 : Parcs et espaces verts

5.5 HAUTEUR

En général, la stratégie relative à la hauteur des édifices indiquée à l'illustration 5.4 visera l'intégration de la collectivité au tissu urbain des alentours et à la topographie du site, en veillant à la transition en douceur des diverses hauteurs des édifices. Les hauteurs seront réparties stratégiquement afin d'atténuer leur impact visuel, tout en marquant le statut important de la collectivité dans le paysage. Les politiques de conception et des directives de conception précises associées à la stratégie sur la hauteur des édifices sont présentées au chapitre 6.

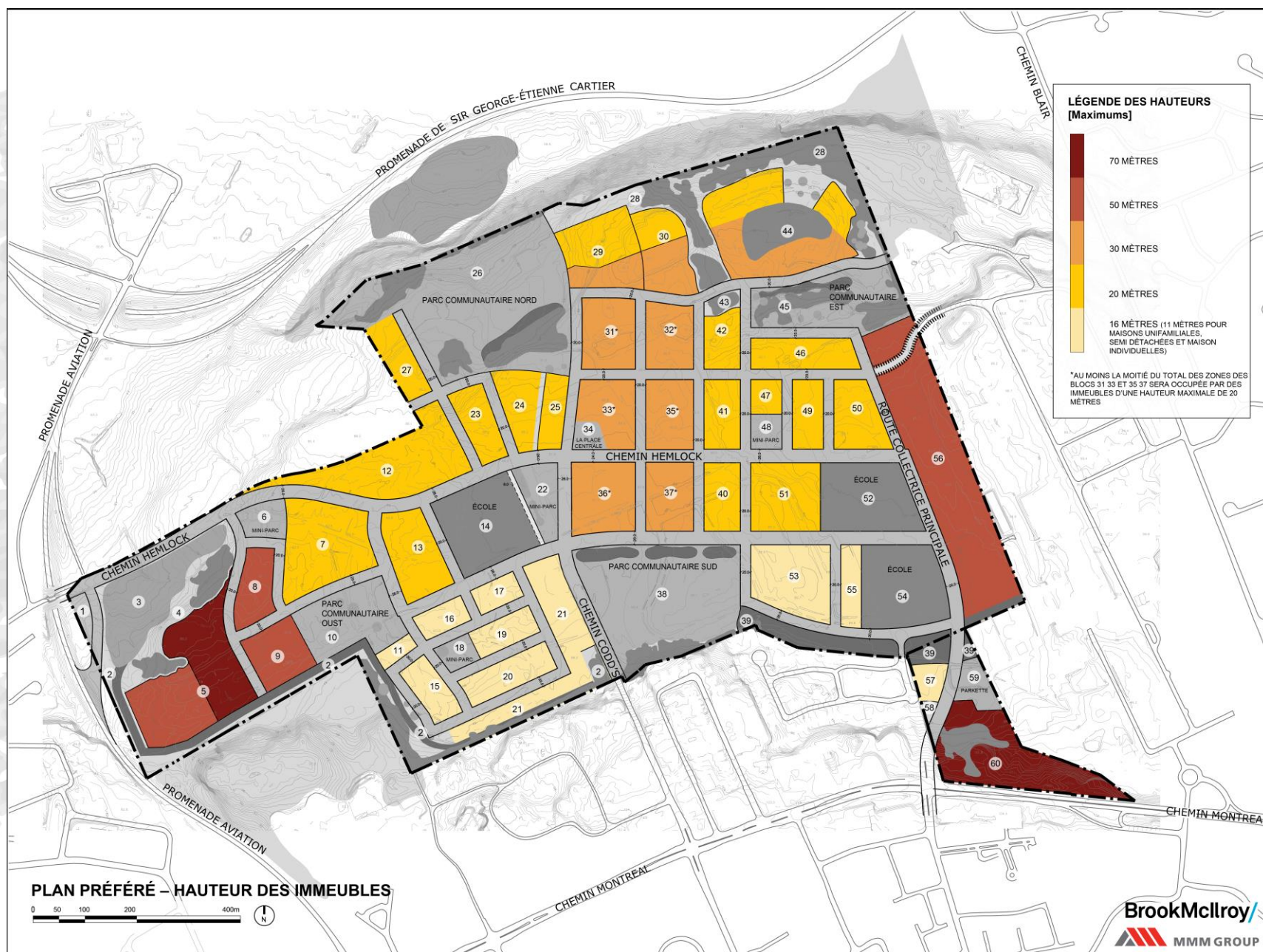


Illustration 5.4 : Stratégie relative à la hauteur des édifices

5.6 FAÇADES DES IMMEUBLES ET FAÇADES ACTIVES SUR LES RUES

Dans tout le site, des façades actives sont prévues à des endroits stratégiques, surtout dans le Centre et le long des routes collectrices. Les façades actives sur les rues devront prévoir un minimum de 50 % de la façade du rez-de-chaussée qui donne sur la rue soit composée de fenêtres, d'entrées actives faisant face à la rue pour chaque location, et que le rez-de-chaussée ait une hauteur minimale de 4,5 mètres dans les immeubles non résidentiels. Ces secteurs incluront habituellement des boutiques et services accessibles au public. Le stationnement ne sera pas autorisé entre ces immeubles et la rue. Le tableau 5.5 indique les secteurs où des façades actives sur les rues seront exigées.

Dans certains secteurs de la nouvelle collectivité, surtout aux endroits à forte fréquentation

piétonnière, il sera important que la façade des immeubles donne sur l'espace public, afin d'animer la rue. Le long de ces façades, il n'y aura pas de stationnement entre les immeubles et la rue. Le tableau 5.5 précise les secteurs où les façades des immeubles devront donner sur la rue.

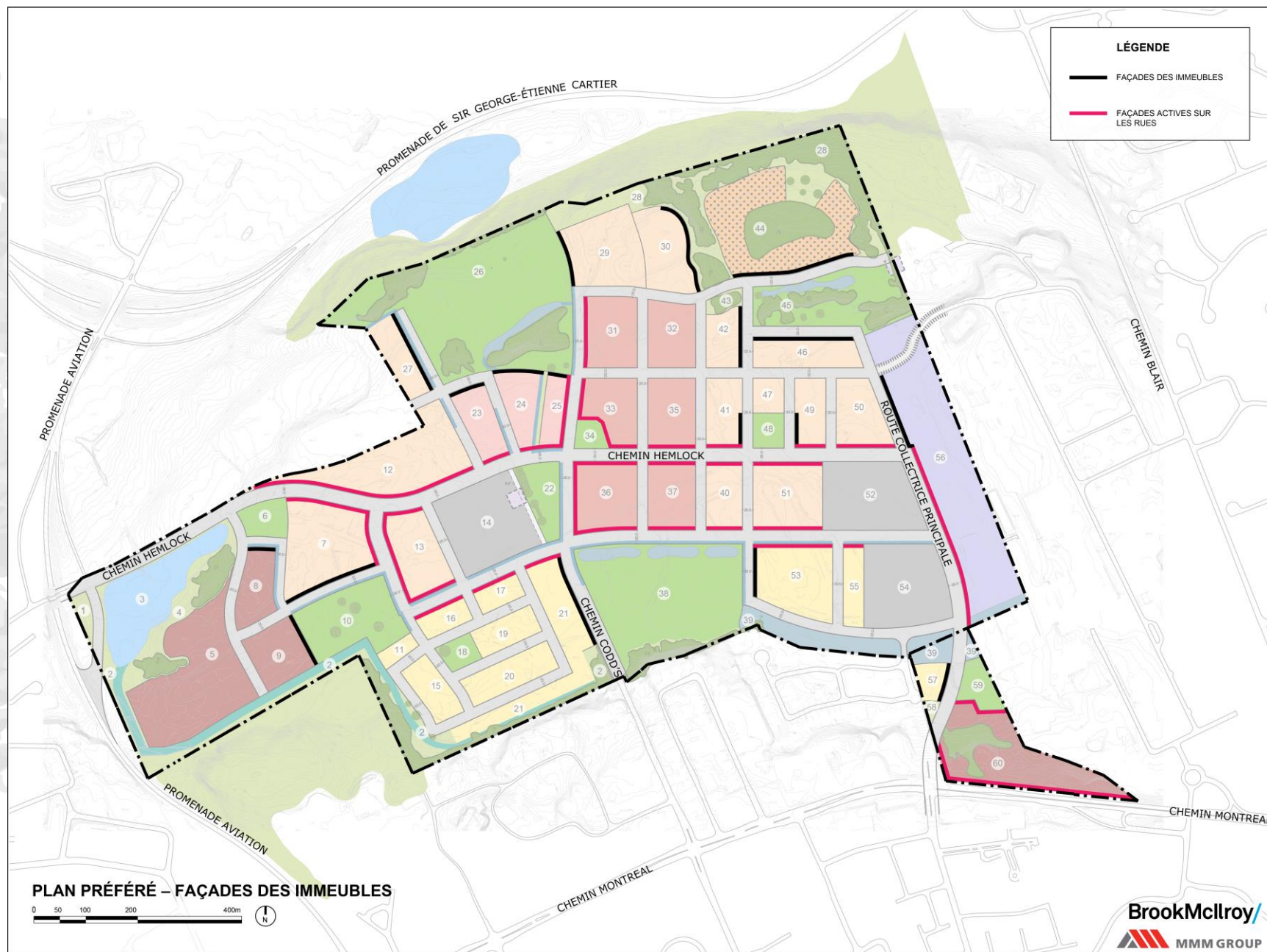


Illustration 5.5 : Façades des immeubles et façades actives sur les rues

5.7 POPULATION, EMPLOI ET DENSITÉ

Le présent PCC prévoit une densité de 95 personnes/ha brut, emplois en sus. Cette densité permettra de créer un secteur public dynamique, appuiera le transport en commun, et favorisera la planification et l'utilisation efficace de l'infrastructure municipale.

Cette densité représente approximativement 5 350 unités résidentielles et 2 610 emplois, à l'achèvement de la construction.

Pour établir la densité globale de la collectivité, on a appliqué au plan conceptuel proposé les densités prévues pour chaque utilisation des terrains et pour chaque pâté. L'illustration 5.2 résume ces densités.

Chaque utilisation résidentielle ou polyvalente des terrains est accompagnée d'une densité minimale requise. Les plans directeurs conceptuel soumis avec

les demandes d'aménagement illustreront comment les densités minimales seront mises en œuvre. Dans le secteur visé par le plan directeur conceptuel, certains immeubles individuels pourraient offrir des densités inférieures au minimum requis; cependant, la densité moyenne globale du secteur visé par le plan directeur conceptuel doit être conforme aux exigences précisées dans le présent PCC.

Tableau 5.2 : Ventilation de l'utilisation des terrains et des objectifs de densité

Utilisation des terrains	Superficie (ha)	Densité minimale (unités/ha net)	Minimum d'unités	Objectif Emploi (postes)	Prévision de population
Résidentiel, faible hauteur	8,94		427		1 167
<i>Îlots 11, 15-17, 19-21, 55</i>	6,53	32	209	s/o	619
<i>Îlots 53, 57</i>	2,41	91	219	s/o	548
Résidentiel, faible à moyenne hauteur	19,88	105	2 087	s/o	3 964
Secteur particulier, « Forêt »	3,13	91	285	s/o	461
Utilisations polyvalentes, faible à moyenne hauteur	2,27	91	206	s/o	393
Utilisations polyvalentes, moyenne hauteur	7,68	143	1 100	s/o	1 430
Utilisations polyvalentes, gratte-ciel	7,3	170	1 241	s/o	2 355
Emploi	15,54	s/o	s/o	2 610	s/o
<i>Centre Westerly (îlots 5, 8, 9)</i>	1,56	s/o	s/o	580	s/o
<i>Emploi en gratte-ciel (îlot 56)</i>	6,08	s/o	s/o	1 600	s/o
<i>Écoles (îlots 14, 52, 54)</i>	7,31	s/o	s/o	75	s/o
<i>Commerces, polyvalents (îlots 23-25, 31-33, 35-37, 60)</i>	0,59	s/o	s/o	355	s/o
Parcs et mini-parcs (excluant les regroupements d'arbres importants)	19,73	s/o	s/o	s/o	s/o
Espaces naturels	5,95	s/o	s/o	s/o	s/o
Regroupements d'arbres importants	10,10	s/o	s/o	s/o	s/o
Éléments de GDS	7,95	s/o		s/o	s/o
Réseau de rues et de ruelles	22,35	s/o	s/o	s/o	n/a
TOTAL	130,82		5 346	2 610	9 764

5.8 LOGEMENT ABORDABLE

Pour que la collectivité soit inclusive et équitable, la diversité du logement et des modes d'occupation des secteurs résidentiels sera une priorité. Le logement abordable, en location et pour propriétaires, sera offert en quantité appropriée pour répondre aux besoins de la collectivité et respecter les politiques du Plan officiel d'Ottawa.

Le logement abordable sera réparti dans la collectivité, et inséré parmi les autres types d'habitations. Ce volet pourra inclure des logements construits spécialement pour la location, des logements-services, et des logements subventionnés à but non lucratif.

La Ville d'Ottawa et la SIC envisageront des partenariats avec les secteurs public, privé et non gouvernemental pour inclure le logement abordable.

En plus de partenariats rassemblant les ressources requises pour l'insertion de divers types de logement abordable, la Ville d'Ottawa et la SIC faciliteront le volet du logement abordable en adaptant les normes de développement au cas par cas, en réduisant par exemple le nombre requis de places de stationnement.

De conception novatrice et adaptable, le logement abordable conviendra à des résidents et besoins divers. La conception inclura l'utilisation adaptée et la réutilisation à long terme.

5.9 MOBILITÉ ET CIRCULATION

Le Plan directeur des transports 2013 d'Ottawa décrit la vision, les politiques et les objectifs de mobilité de la ville jusqu'en 2031. Le PDT privilégie le transport durable, et donne priorité à la mobilité des piétons, des cyclistes et du transport en commun par rapport aux véhicules automobiles

privés. Le réseau de transport en commun proposé appuie la vision et les politiques du PDT et concrétise. Cette approche résulte en un réseau de voies publiques invitantes qui accommodent tous les utilisateurs.

5.9.1 Piétons et cyclistes

L'illustration 5.5 présente le plan de mobilité active proposé, qui inclut un réseau interconnecté de trottoirs, pistes cyclables dans la rue, voies polyvalentes, sentiers polyvalents et pistes hors-route. On reliera ainsi les quartiers voisins de la nouvelle collectivité et des alentours, en de se connecter au réseau pour piétons et cyclistes d'Ottawa.

Durant chaque phase de soumission de lotissement pour approbation, la SIC et la Ville d'Ottawa collaboreront avec la CCN et le CRNC et poursuivront l'aménagement des réseaux de sentiers cyclistes et pédestres du site, en veillant à les relier aux secteurs environnants.

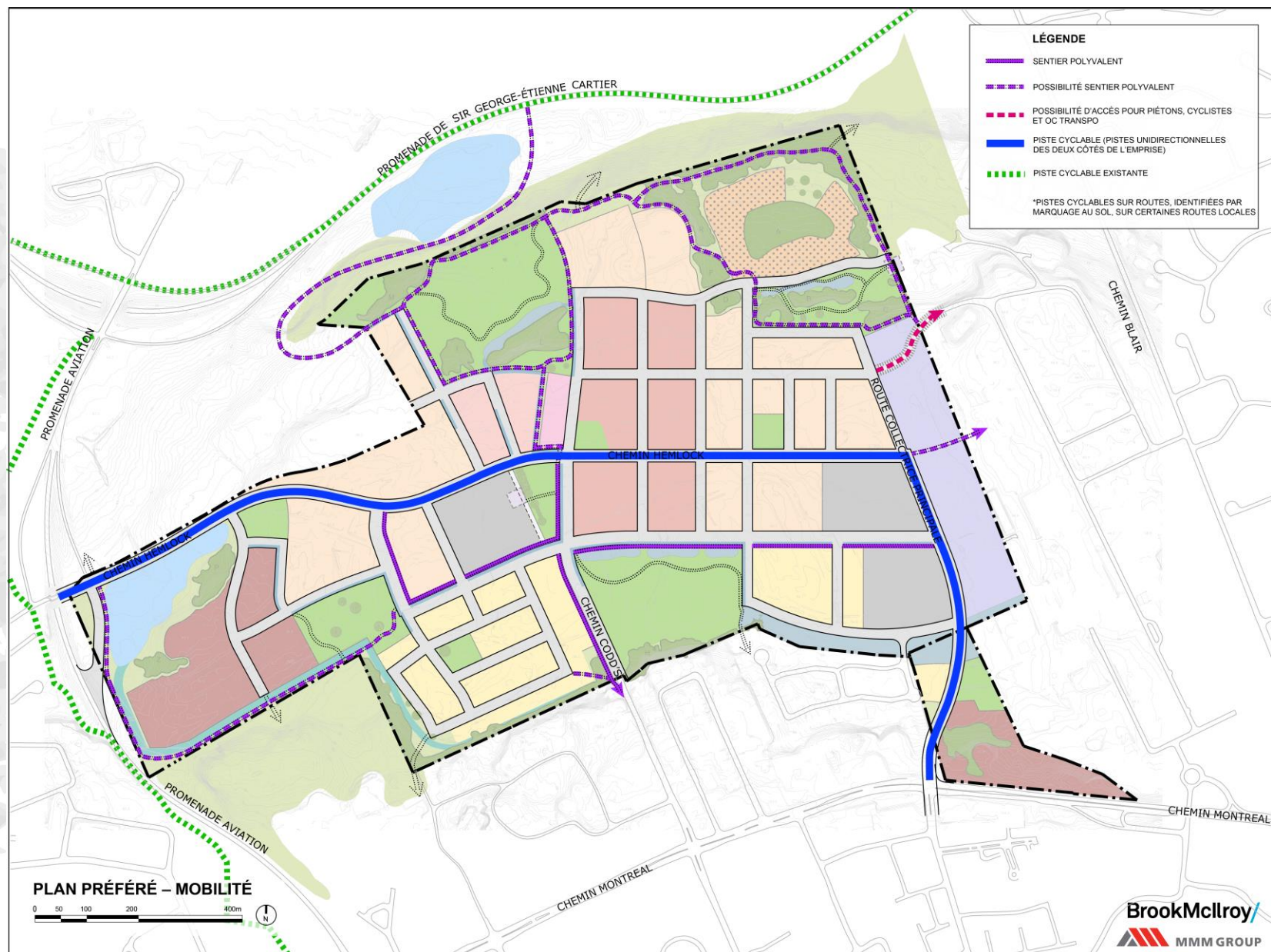


Illustration 5.6 : Plan de mobilité

5.9.2 Transport en commun

La collectivité sera bien desservie par le réseau de transport en commun. Les trajets préliminaires sont indiqués au tableau 5.7. Les trajets finals seront établis par OC Transpo.

La SIC collaborera avec OC Transpo pour explorer des moyens originaux de fournir des abris contre les intempéries aux principaux arrêts d'autobus de la nouvelle collectivité. Lorsque pratique, les abris seront intégrés aux immeubles accessibles au public (halls d'entrée, commerces, par exemple).

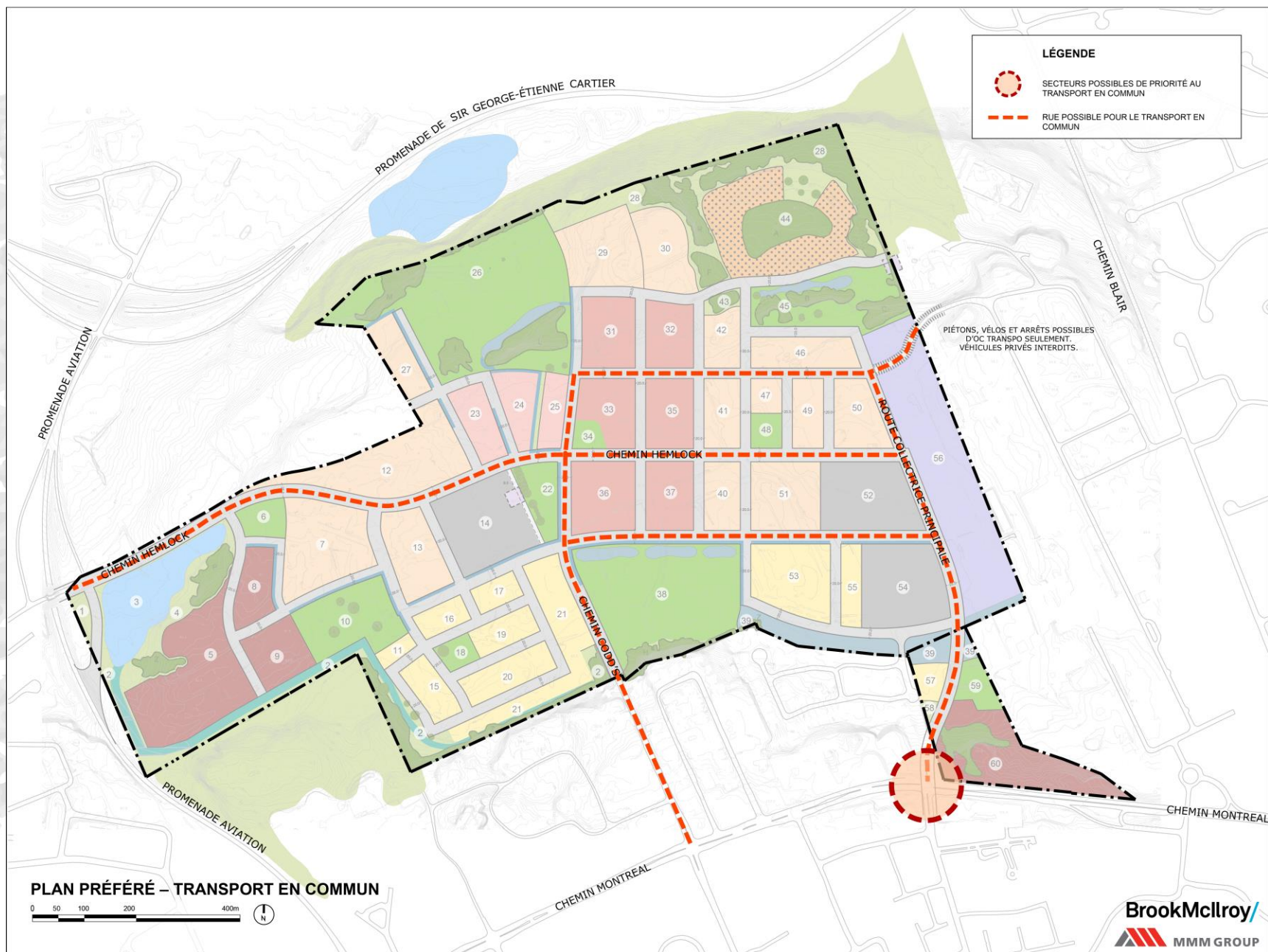


Illustration 5.7 : Transport en commun

5.9.3 Réseau de rues

L'entretien des rues sur le site a pris fin lorsque le ministère de la Défense nationale a fermé la base. Par conséquent, les rues sont maintenant délabrées. De plus, les rues actuelles n'ont pas été construites pour desservir la collectivité proposée. La SIC doit donc construire de nouvelles rues sur le site.

Le tracé des rues a été élaboré afin de :

- accroître la connectivité du site avec les quartiers environnants;
- faciliter la mobilité sur le site même; et
- réduire le volume de circulation de transit.

Cette approche a produit une grille modifiée qui protège et rehausse les qualités naturelles actuelles des lieux, incluant les crêtes, les regroupements importants d'arbres, les arbres à maturité, et les secteurs boisés. À son point

d'entrée dans la collectivité du côté sud, le chemin Codd's conserve son alignement actuel, et offre un point de vue ininterrompu vers le parc Nord. À son intersection avec la route collectrice, le chemin Codd's se dirigera vers le nord, pour saluer l'importance sacrée des points cardinaux pour les cultures autochtones et pour faire passer le regard de la crête à la rivière, en l'éloignant de l'aéroport.

Le tracé général des rues prévoit des îlots urbains plus courts (moins de 250 m) et des rues bien connectées pour créer un quartier perméable et pour promouvoir les modes actifs de transport. Pour réduire la circulation de transit, plusieurs intersections le long de la collectrice et des principales rues collectrices seront dotées de panneaux d'arrêt.

À l'exception des connexions à mi-îlot et des entrées privées, toutes les autres rues seront orientées vers la Ville d'Ottawa.

L'illustration 5.3 présente les divers types de rues du réseau, leur fonction prévue, et leurs principales caractéristiques. L'emplacement précis de chaque type de rue du réseau est indiqué à l'illustration 5.8.

Tableau 5.3 : Répartition des utilisations des terrains et des cibles de densité

Type de rue	Fonction	Largeur, coupe transversale	Principales caractéristiques
Grande collectrice	Sert aux déplacements entre la collectrices et les artères	26 m	2 voies de circulation, surfaces séparées pour cyclistes, stationnement sur un côté de la rue, trottoirs des deux côtés
Collectrice	Sert aux déplacements dans le quartier, entre les rues locales et la collectrice principale ou les artères	26 m	2 voies de circulation, sentier polyvalent sur un côté, stationnement et trottoir sur un côté de la rue, peut inclure des méthodes de drainage
Rue Hemlock, du Centre	Sert aux déplacements dans le quartier, au Centre	24 m	2 voies partagées, surfaces séparées pour cyclistes, stationnement et trottoirs des deux côtés de la rue, sans bordure
Rue locale	Accès direct aux terrains voisins, fonction secondaire de déplacements dans le quartier et d'accès à la collectrice ou aux artères	20 m	2 voies polyvalentes, trottoirs des deux côtés de la plupart des rues, mais d'un seul côté dans les rues dotées de baissières de drainage

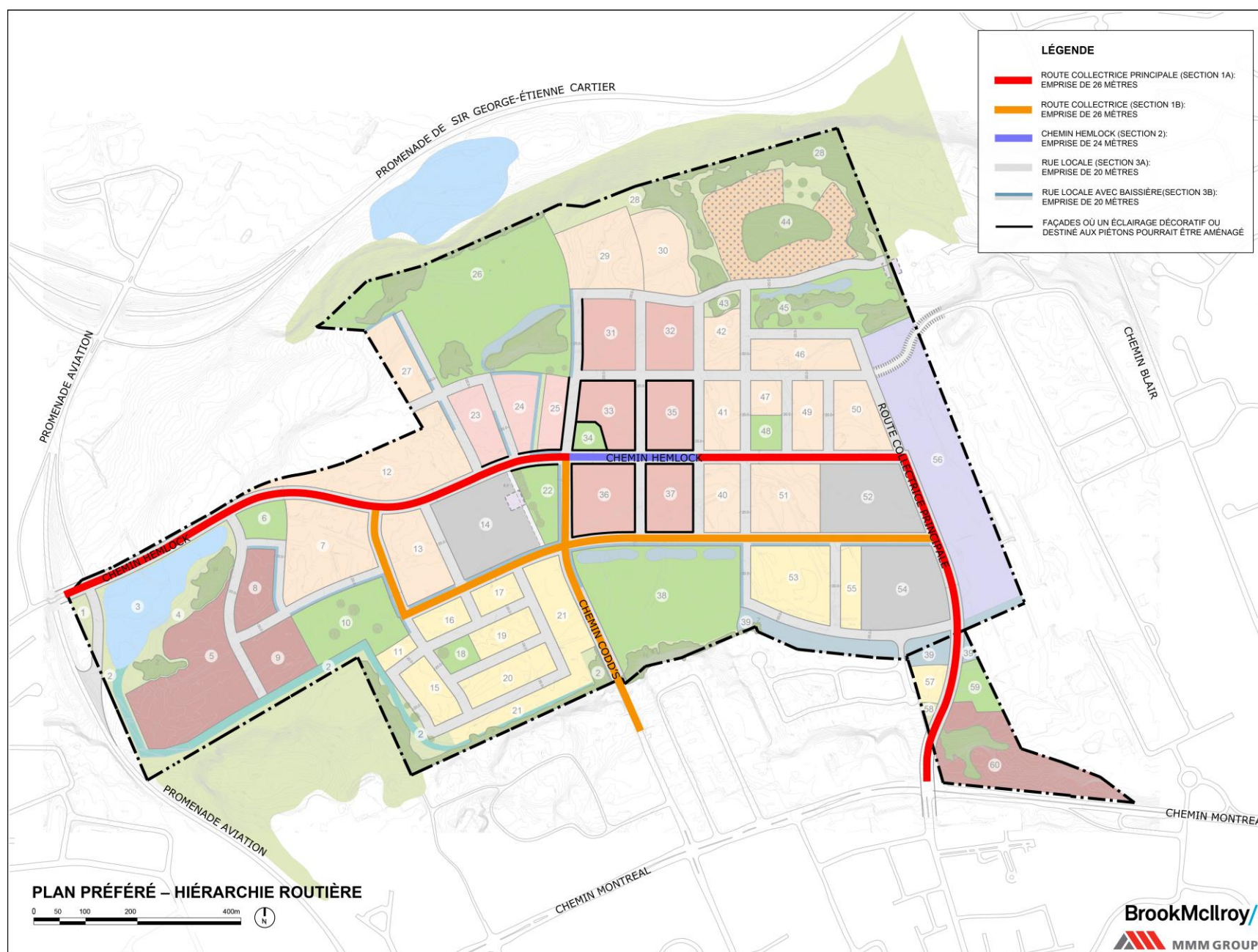


Illustration 5.8 : Tronçons de rues, ventilés selon leur type

5.9.3.1 Coupes transversales des rues

Le plan prévoit trois types de coupes transversales : 26 m pour les collectrices et grandes collectrices, 24 m pour les rues principales, et 20 m pour les rues locales. Plusieurs variations sont proposées pour chacun des types ci-dessus, afin de mieux relier chaque rue à l'utilisation des terrains voisins.

Les principales connexions de cyclisme seront réparties dans les collectrices de 26 m et pour la rue Hemlock du Centre, de 24 m, qui sont dotées de voies cyclables séparées ou de sentiers polyvalents sur l'emprise de la rue. Dans les rues locales de 20 m, les cyclistes et véhicules partageront les voies de circulation. Certaines rues feront partie de la stratégie de gestion des eaux pluviales et incluront des mécanismes de gestion des eaux pluviales, notamment des baissières. Tous les types de rues seront dotés de grands trottoirs et d'un

aménagement paysager en boulevard. Les descriptions ci-dessous précisent la vision pour chaque type de rue et incluent des diagrammes des coupes transversales, inclus aux illustrations 5.9 à 5.13.

5.9.3.2 Rues collectrices

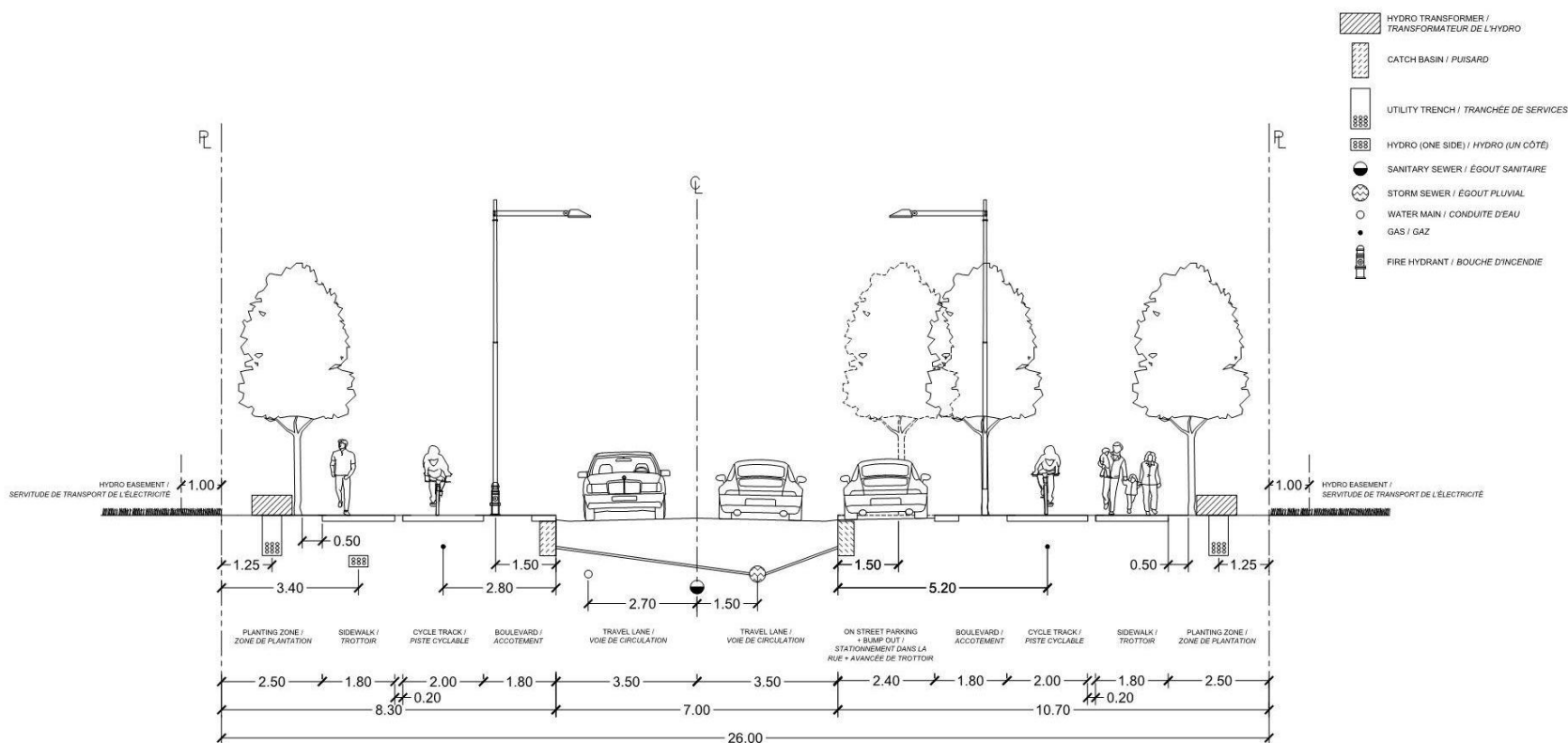
Le plan inclut trois types de rues collectrices : les grandes collectrices, les rues collectrices et la rue Hemlock du Centre. Les grandes collectrices occuperont une emprise publique de 26 m de largeurs, auront des voies cyclables séparées à sens unique de chaque côté de la rue. Les grandes collectrices seront des points d'accueil de la collectivité et seront les principales connexions est-ouest et nord-sud du secteur.

Elles seront accompagnées de rues collectrices secondaires, qui assurant la connexion est-ouest aux quartiers au sud du Centre. Elles incorporeront un sentier polyvalent dans l'emprise

publique, et auront aussi une emprise publique de 26 m.

La section sur deux îlots du Centre de la rue Hemlock servira de rue principale de la collectivité. Ces îlots auront une échelle humaine, et seront encadrés par des immeubles polyvalents compacts de hauteur moyenne. La rue Hemlock du Centre aura une emprise de 24 m et inclura des voies cyclables séparées, le stationnement sur rue pour desservir les commerces, et des plantations d'arbres en alternance dans les boulevards et les avancées de trottoir.

Toutes les rues collectrices faciliteront les déplacements des piétons, véhicules et cyclistes entre les grands parcs et les éléments naturels de la collectivité. Ce seront des rues « vertes » dont la fonction de transport sera agrémentée d'aménagement paysager de grande qualité et de mécanismes novateurs de gestion des eaux pluviales.



SECTION 1A
 26 M ROW - HEMLOCK ROAD - EAST OF CODD'S ROAD WITH CYCLE TRACK
 SECTION DE 26 M - CHEMIN HEMLOCK À L'EST DU CHEMIN CODD'S, AVEC PISTE CYCLABLE

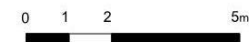


Illustration 5.9 : Rue collectrice

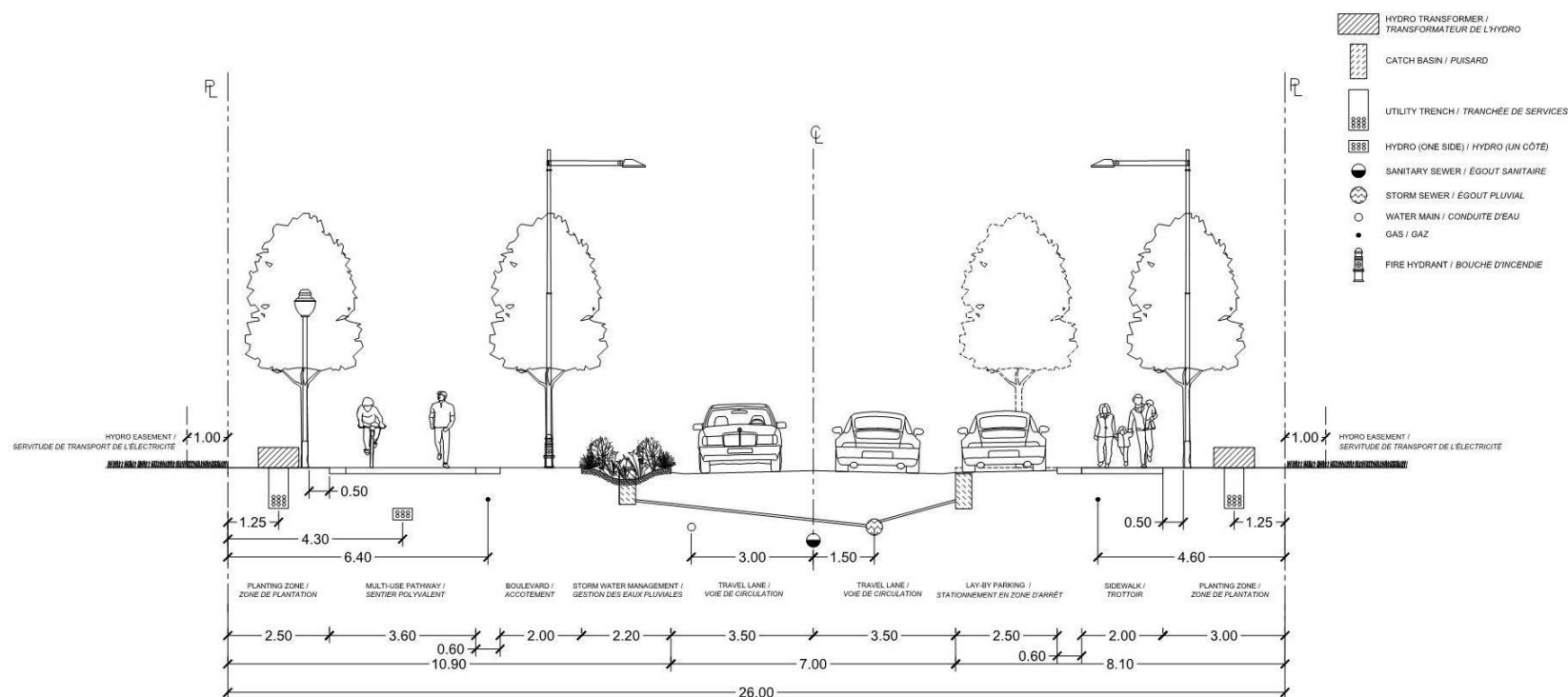


Illustration 5.10 : Rue collectrice avec baissière

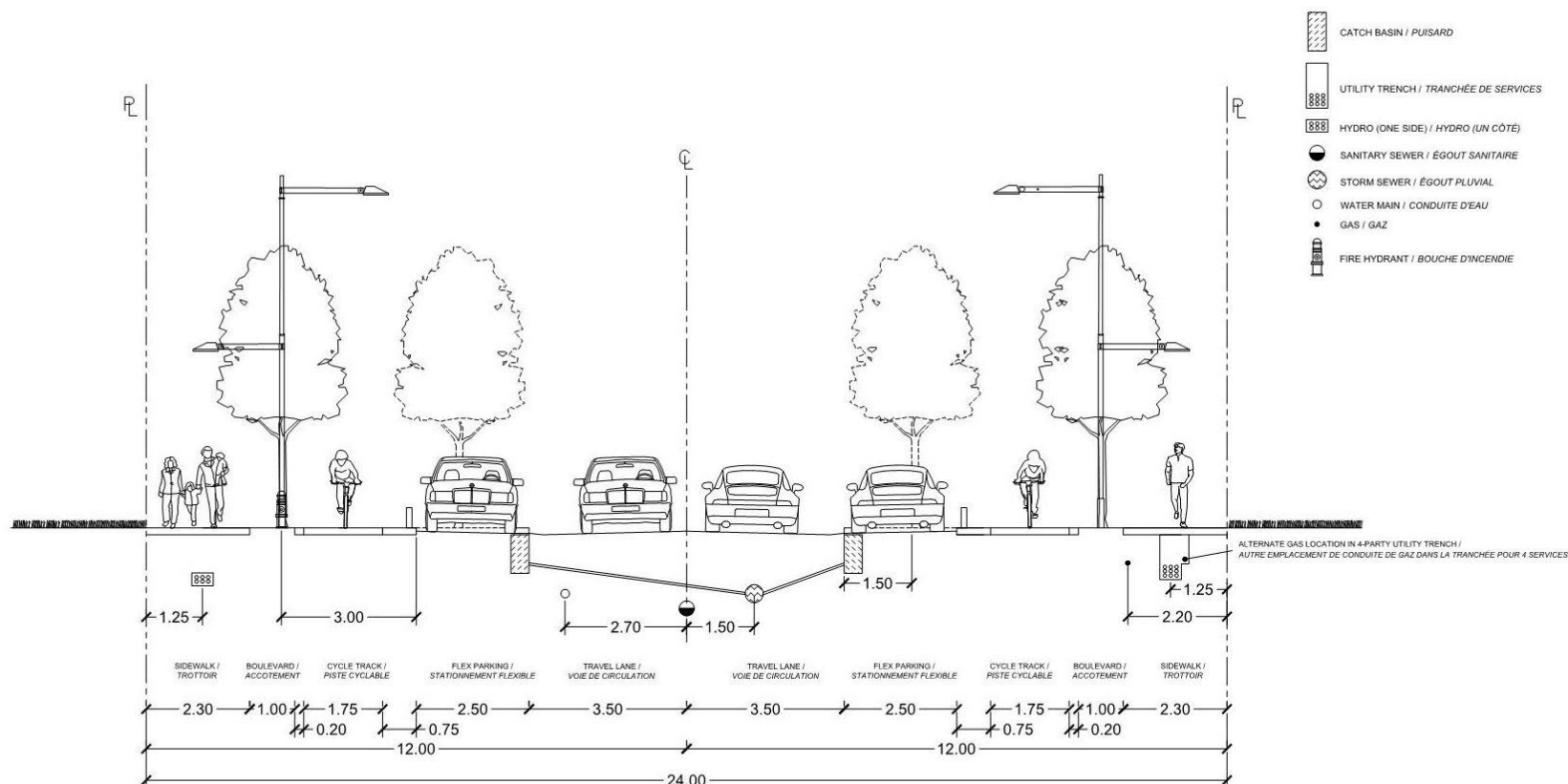
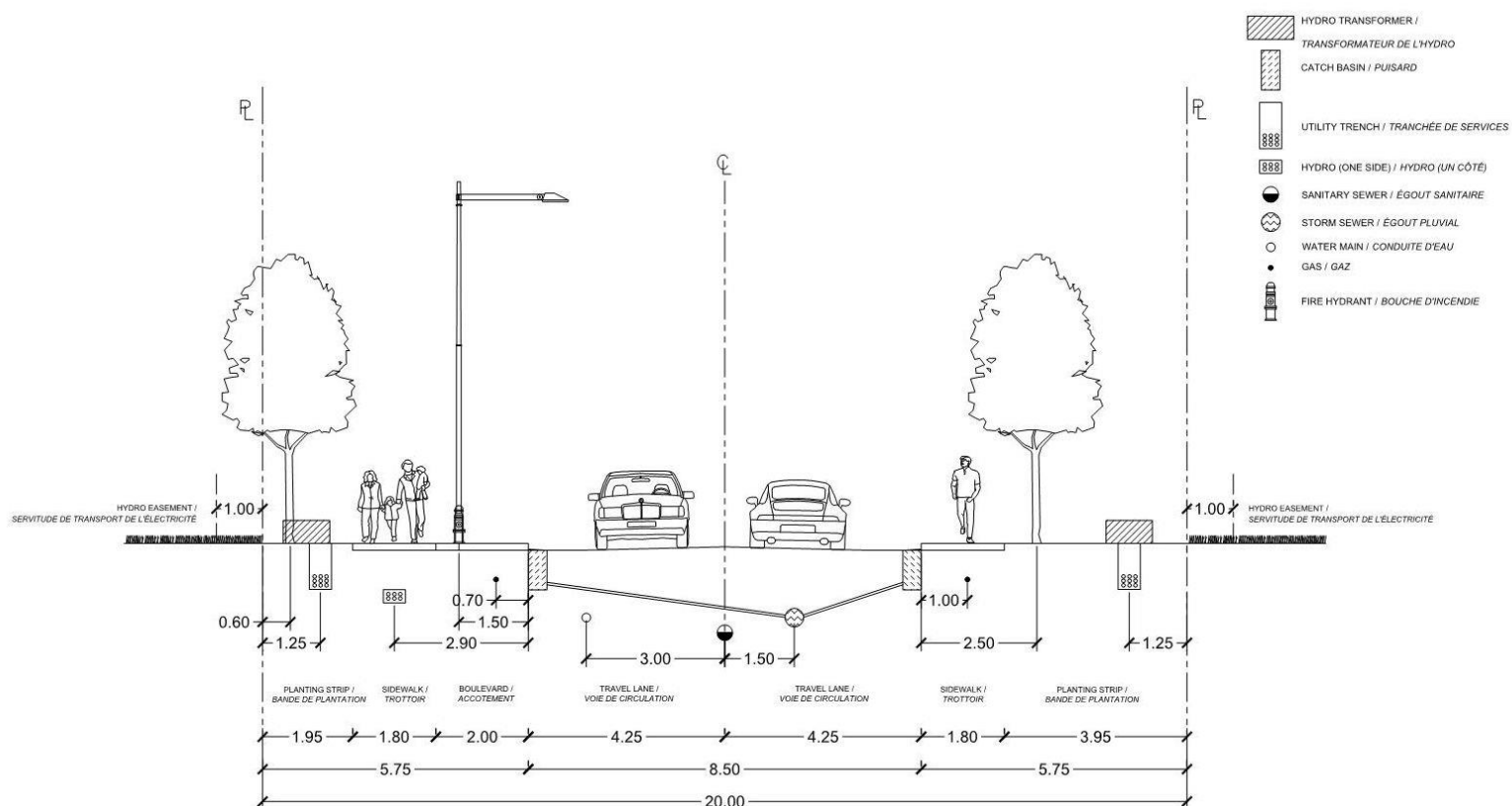


Illustration 5.11 : Rue Hemlock du Centre

5.9.3.3 Rues locales

Les autres rues de la collectivité sont des rues locales. Celles-ci servent de connexions fines qui maximisent la perméabilité de toute la collectivité et qui favorisent la marche et le cyclisme.

Les rues locales, dont l'emprise sera de 20 m de largeur, incluront une voie partagée de 4,25 m dans chaque direction. Les rues locales seront dotées soit de trottoirs des deux côtés de la rue, ou d'un trottoir d'un côté et d'une baissière végétalisée de l'autre. Des arbres formeront une bordure continue pour renforcer le couvert forestier urbain, et se joindront aux arbres devant les maisons sur les terrains privés.



SECTION 3A - 20 M LOCAL ROAD
SECTION DE 20 M - RUE LOCALE



Illustration 5.12 : Rue locale

5.9.4 Répercussions de la circulation prévues

À l'avenir, les déplacements seront fortement influencés par les pôles d'emploi commerciaux et institutionnels de grande envergure incluant (sans toutefois s'y limiter) :

- L'hôpital Montfort, voisin immédiat au nord du site;
- Le CNRC, voisin immédiat à l'est du site;
- Le musée de l'aviation et de l'espace du Canada, voisin immédiat au sud du site;
- La Cité Collégiale, au sud du site, sur la promenade Bathgate;

Le nouvel immeuble du Centre de la sécurité des télécommunications Canada (CSTC), sur le chemin Ogilvie;

- Le centre commercial Gloucester, sur le chemin Ogilvie; et
- Le centre-ville d'Ottawa/ le Marché – à l'ouest du site.

L'étude de transport réalisée dans le cadre du PCC a conclu que la nouvelle collectivité devrait produire une circulation de 2 000 véhicules navetteurs aux heures de pointe. À l'achèvement de la construction, on prévoit que le projet générera les déplacements de 1 600 à 1 800 usagers du transport en commun, et de 750 à 850 cyclistes et piétons aux heures de pointe.

L'infrastructure proposée pour les piétons et cyclistes devrait permettre d'arriver à un niveau « A » de service multimodal, indiquant un niveau élevé de confort. On prévoit que le transport en commun atteindra un niveau « C » de service multimodal. L'attention à ce niveau de service sera utile dans l'évaluation des décisions de conception qui affectent les modes multiples.

L'étude de transport a également révélé que l'achalandage de plusieurs des intersections qui entourent le site approche

actuellement de la capacité maximale prévue, et dépasse cette capacité durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Certaines de ces intersections continueront de causer des délais et des embouteillages après l'achèvement du projet, et les moyens d'atténuer les conditions déficientes en recourant à une hausse de la capacité routière sont limités.

Pour alléger la circulation, la CCN a consenti, sous réserve de certaines conditions, à autoriser une bretelle de sortie nord-sud de la promenade de l'Aviation au chemin Hemlock durant la deuxième moitié de l'aménagement, afin d'alléger la congestion sur le chemin Montréal. D'autres mécanismes de contrôle aux intersections seront instaurés sur le site et aux alentours, comme l'ajout de voies de virage et d'arrêts toutes directions à certains endroits clés.

La conception globale de la nouvelle collectivité tient compte des pressions exercées par la capacité routière supplémentaire qui sera requise, en cherchant à encourager des modes de transports durables, en incluant des utilisations polyvalentes et de plus fortes densités, de même qu'en construisant un réseau de qualité pour les piétons et les cyclistes.

5.10 INFRASTRUCTURE

La SIC collaborera avec la Ville d'Ottawa et les fournisseurs de services publics locaux pour réaliser la viabilisation du site, conformément à la stratégie par étapes. Cette mise en œuvre inclut les rues, les installations pour piétons et cyclistes, les connexions pour le transport en commun; l'infrastructure pour le traitement de l'eau potable et des eaux usées; et les services publics comme l'électricité, le gaz et les télécommunications. L'infrastructure du site sera en grande partie neuve, car les

systèmes actuels n'offrent pas la capacité requise pour le nouveau développement.

L'étude de viabilisation effectuée pour le PCC est une étude de haut niveau fondée sur le plan directeur de la gestion de l'eau et le plan directeur d'infrastructure. L'étude de viabilisation qui accompagne la demande d'approbation du lotissement doit être préparée selon les indications de la Ville, plus particulièrement les lignes directrices de conception des services de distribution d'eau et d'égouts, le Service d'inspection des assureurs incendie, les bulletins techniques connexes, etc.

5.10.1 Eau potable

Les terrains du projet d'aménagement sont présentement desservis par le service d'eau potable de la zone de pression du chemin Montréal de la Ville d'Ottawa, et la pression est assurée par les stations de pompage du chemin Montréal et

du chemin Brittany. Deux conduites alimentent le secteur du projet depuis le chemin Montréal, l'une sur le chemin Burma et l'autre, sur le chemin Codd's. Ces conduites seront remplacées par deux nouvelles conduites d'un diamètre de 400 mm.

Les conduites d'alimentation en eau situées sur le site seront remplacées parce que le réseau routier sera modifié et amélioré, et que le système d'alimentation en eau actuel serait insuffisant pour desservir le projet de réaménagement selon les normes actuelles de la Ville d'Ottawa.

Les prévisions de croissance pour l'ancienne BFC Rockcliffe révèlent qu'il faudra améliorer le pompage pour desservir le site adéquatement. Les améliorations à la station de pompage de la promenade Brittany sont prévues et décrites dans le plan directeur de services d'eau et d'égouts de la Ville. Des améliorations ultérieures, décrites dans le plan directeurs des services d'eau et

d'égouts, répondront aux besoins à mesures que le PCC avance, jusqu'à l'achèvement du projet.

Des pressions excédant les normes maximales pourraient affecter certains secteurs du site. Dans les secteurs en question, des réducteurs de pression seront recommandés, de même que des soupapes de réduction de pression individuelles.

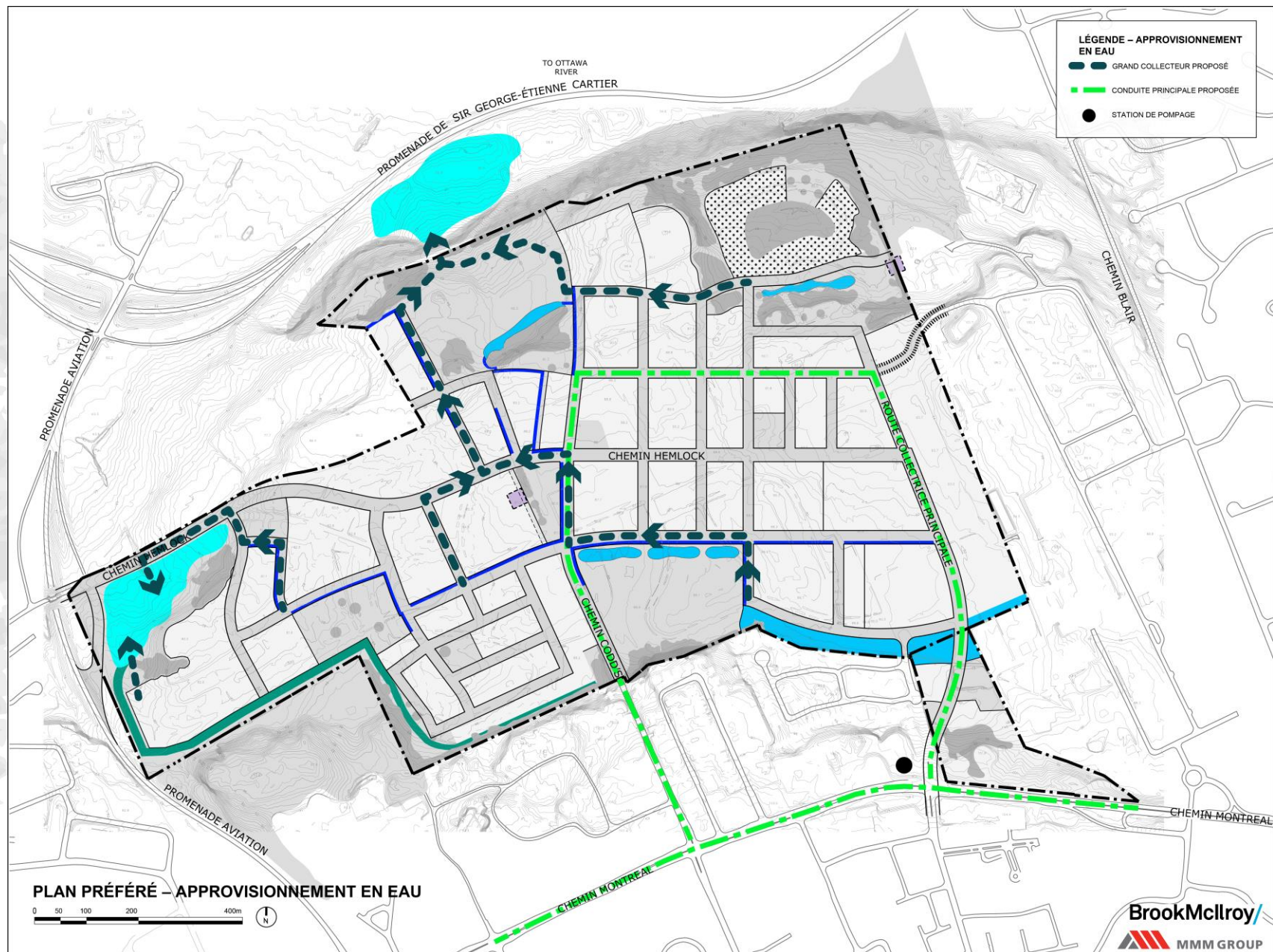


Figure 5.14 : Approvisionnement en eau

5.10.2 Eaux usées

Le système d'égouts actuel, un égout unitaire qui combine les eaux de ruissellement et les égouts sanitaires, a atteint le terme de sa durée de vie utile. La majorité de l'infrastructure actuelle d'égouts sera remplacée par un système séparé d'égouts pluviaux et d'égouts sanitaires, installé dans l'emprise des nouvelles rues. L'illustration 5.15 présente le nouveau système d'égouts sanitaires.

Le nouveau système d'égouts aura la capacité requise pour desservir les futurs débits du quartier Fairhaven, si l'on décide de remplacer les fosses septiques privées actuelles par un système central de conduites d'égouts. Le système interceptera aussi les débits de l'égout sanitaire existant de Thorncliffe Village.

L'étude sur le plan directeur de viabilisation pour ce PCC décrit le cadre de conception fonctionnelle qui guidera la conception

technique détaillée du réseau d'égouts sanitaires.

Toutes les eaux usées recueillies par la Ville d'Ottawa sont acheminées à l'usine de traitement des eaux usées du Centre environnemental R.O. Pickard, à moins de 5 km à l'est de l'ancienne BFC Rockcliffe. Plusieurs grands égouts de collection acheminent les eaux usées à l'usine de traitement, incluant l'égout intercepteur d'Ottawa. Les eaux usées du secteur visé par le présent PCC ont été acheminées vers cet égout intercepteur depuis les années 1960, lorsque l'égout a été enfoui dans sous le site de la BFC Rockcliffe, à environ 45 m de profondeur.

L'égout intercepteur continuera de servir de déversoir d'eaux usées pour le réseau entier d'égouts sanitaires du nouveau quartier. Le réseau d'égouts sanitaires sera relié à l'égout intercepteur par les deux puits existants de l'ancienne BFC Rockcliffe. Les

emplacements de ces deux puits de connexion et les zones de travaux d'entretien attenantes sont indiqués sur le Plan d'utilisation du sol du PCC.

Pendant le processus d'évaluation de l'aménagement, on obtiendra une servitude à responsabilité partagée afin de conserver l'accès municipal au site à des fins d'entretien du tunnel existant de l'égout intercepteur. Même si le PCC positionne les puits existants de l'égout intercepteur dans les parcs municipaux, avec accès total depuis les rues publiques, des servitudes complètes seront obtenues afin de conserver l'accès à ces puits. De plus, un nouveau puits d'accès permanent est requis et devrait être construit dans un des parcs proposés. On a tenu compte de ce facteur dans la localisation stratégique des parcs où ce puits supplémentaire et les zones de travaux d'entretien connexes seront requis.

Sur le plan de l'infrastructure, l'emplacement préférable pour le

nouveau puits a été désigné dans le Mini-parc 5 – Mini-parc du Centre (îlot 22), à côté du puits de descente existant. D'autres possibilités se trouvent à la limite est du Parc 4 – Parc de voisinage est (îlot 45), à l'ouest du puits existant, et au coin nord-ouest du Parc 3 – Parc de voisinage ouest (îlot 10). La construction du nouveau puits pourrait durer quelques mois et exigera une zone de travail de 2 000 à 3 000 m². Une fois les travaux de construction du puits terminés, la zone de travail fera de nouveau partie du parc. Les critères de sélection de l'emplacement du nouveau puits seront basés sur la consultation avec les intervenants affectés. Si le puits n'est pas situé sur un terrain municipal, une servitude complète et finale sera requise pour conserver l'accès au nouveau puits.

L'égout intercepteur existant sera jumelé à un deuxième tunnel d'égout à l'avenir. En attendant la sélection du trajet précis de l'égout et de l'emplacement de

son puits, une deuxième servitude à responsabilités partagées pourrait être nécessaire pour conserver le trajet possible du deuxième tunnel, et l'emplacement de son puits. Lorsque l'alignement du tunnel. Il est également prévu que la construction du deuxième tunnel d'égout sera effectuée après l'aménagement et l'utilisation des terrains avoisinants. Par conséquent, la Ville devra communiquer avec les intervenants affectés.

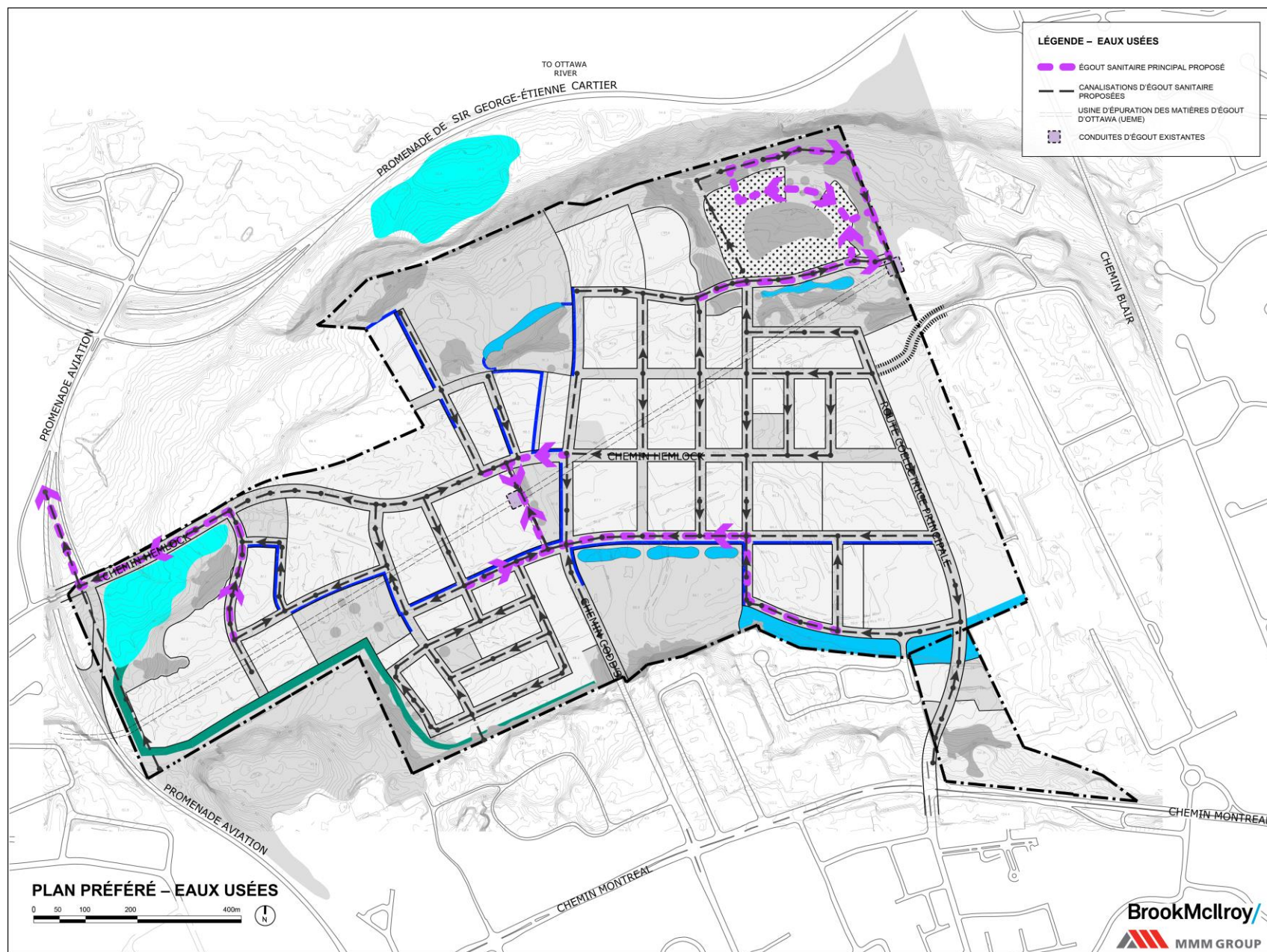


Illustration 5.15 : Stratégie de gestion des eaux usées

5.10.3 Gestion des eaux pluviales

Le réseau actuel d'égouts est un réseau combiné d'eaux de ruissellement et d'égouts sanitaires qui a atteint le terme de sa durée de vie utile, et un nouveau réseau d'égouts séparés sera construit dans le cadre du nouveau projet d'aménagement. Conçu pour acheminer les eaux de ruissellement de la surface à l'étude, de même que celles de plusieurs secteurs externes, incluant le campus du CNRC, les quartiers Thorncliffe, Foxview et Fairhaven, l'Hôpital Montfort et la nouvelle institution culturelle nationale potentielle, à l'intersection des promenades de l'Aviation et Sir George-Étienne Cartier, ce nouveau système comprendra un réseau de drainage jumelé et des mécanismes de fin de tuyaux pour la gestion des eaux pluviales. De plus, l'installation de gestion des eaux pluviales du chemin Burma sera modifiée pour accroître sa capacité de stockage disponible et

trois grands étangs secs de réseau sont proposés pour le site.

La conception de drainage jumelé convient à l'écoulement mineur (par tuyau) et majeur (en surface) des eaux de ruissellement, grâce à un ensemble de méthodes de rétention sur le site (étangs de surface) et d'acheminement direct, sans rétention. Le plan recommandé d'égouts pluviaux mineurs est indiqué à l'illustration 5.16.

Le débit faible et important des eaux pluviales du secteur à l'étude sera acheminé jusqu'à deux mécanismes de traitement en fin de tuyaux, avant d'être déversé dans la rivière des Outaouais.

Le mécanisme de gestion des eaux pluviales du secteur est, sur le terrain du CNRC voisin de la promenade Sir George-Étienne Cartier, sera un étang humide; cet étang servira au traitement de la qualité des eaux de ruissellement urbaines. Comme l'étang se déverse directement dans la

rivière des Outaouais, le contrôle du débit de l'eau ne sera pas requis. Le mécanisme de gestion des eaux pluviales de l'ouest, un autre étang humide situé dans l'îlot 3, servira à gérer la qualité et le débit des eaux de ruissellement urbaines du secteur ouest. Son déversoir sur la rivière des Outaouais passera par le ruisseau Ouest. Les deux installations sont indiquées à l'illustration 5.16.

Les eaux de ruissellement non capturées par le système mineur seront acheminées le long des rues et des cours arrières, et se déverseront par le biais des éléments suivants : l'installation améliorée de traitement des eaux pluviales du chemin Burma; un des trois étangs secs; le chenal sud-ouest; ou directement vers une des installations de gestion des eaux en fin de tuyaux.

La conception et les améliorations de tous les étangs de rétention des eaux de ruissellement du site seront exécutées de manière à atténuer les perturbations des

canaux en aval et en s'assurant de ne pas modifier le déversement ou la charge sédimentaire vers les ruisseaux Est et Ouest actuels.

La stratégie de gestion des eaux pluviales englobera aussi une baissière végétalisée de 15 mètres dans l'îlot 2, le long des limites sud et ouest du site. Cette baissière aura pour principale fonction d'acheminer tout ruissellement de surface important provenant des secteurs voisins du site, comme le boisé de l'Hôpital Montfort, vers l'installation de traitement des eaux pluviales de l'Ouest.

En plus de ces méthodes de gestion des eaux de ruissellement, l'approche adoptée pour le site englobe aussi des techniques d'aménagement à faible impact, dans le cadre d'un projet pilote de la Société immobilière du Canada et de la Ville d'Ottawa. Dans le cadre du projet, des techniques d'aménagement à faible impact seront mises en œuvre par étapes, durant lesquelles des

projets de démonstration seront réalisés, suivis et évalués.

Selon le succès du projet-pilote de développement à faible impact concernant l'infiltration et la réduction du ruissellement, les phases ultérieures du système de gestion des eaux pluviales pourraient être de moins grande envergure, afin de correspondre aux besoins réels de gestion du débit, au moment de l'aménagement.

La conception de l'étang de rétention des eaux pluviales sur les terrains de la CCN sera sujette à une approbation fédérale d'utilisation du sol ou de design. Des modifications ultérieures du PCC pourraient être nécessaires afin de refléter les conclusions de ces négociations.

Les approches de développement à faible impact sont décrites dans le chapitre 6.

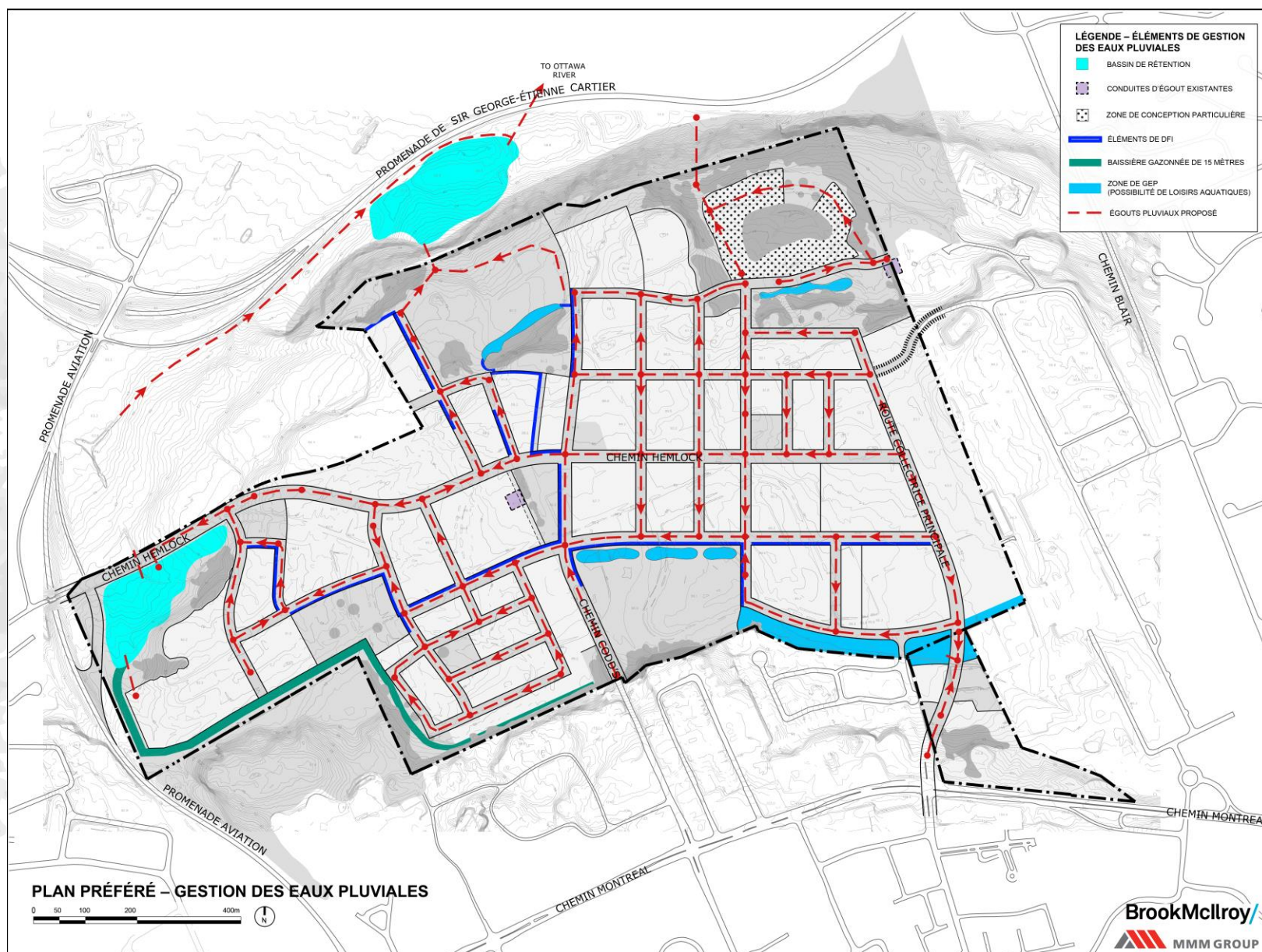


Illustration 5.16 : Stratégie de gestion des eaux pluviales



6 | LIGNES DIRECTRICES ET POLITIQUES DE CONCEPTION

6 LIGNES DIRECTRICES ET POLITIQUES DE CONCEPTION

6.1 VUE D'ENSEMBLE

Le présent chapitre du plan de conception communautaire (PCC) décrit les principales orientations en matière d'utilisations des sols, de conception urbaine et d'infrastructure pour le projet d'aménagement du site de l'ancienne BFC Rockcliffe.

Les lignes directrices et politiques de conception doivent être lues en parallèle avec le règlement de zonage municipal et les lignes directrices de conception urbaine qui sont applicables dans toute la

ville. Les lignes directrices serviront à l'étude et à l'évaluation des futures demandes d'aménagement (comme les plans de lotissement et les demandes de plans d'implantation, par exemple).

La SIC s'est fermement engagée à viser l'excellence en conception. Plusieurs des projets de la Société sont des exemples primés de conception de quartier exemplaire. La SIC et ses partenaires d'aménagement pour le site de l'ancienne BFC Rockcliffe se serviront des lignes directrices pour adapter précisément le projet proposé pour le site. En plus des lignes directrices du présent

chapitre, la SIC formulera une série de contrôles pour la conception urbaine et l'architecture, à ses propres fins, pour établir certains paramètres de conception qui vont au-delà du processus d'évaluation de la planification municipale, pour les portions du site qui exigent des solutions conceptuelles améliorées.

La Ville d'Ottawa a établi plusieurs lignes directrices et politiques approuvées d'esthétique ou conception urbaine. La liste suivante présente les principales lignes directrices. Au moment de les mettre en œuvre, les concepteurs devraient consulter

les versions les plus récentes des politiques en vigueur :

- Lignes directrices en matière d'aménagements résidentiels intercalaires de faible hauteur;
- Lignes directrices d'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur;
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers;
- Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers;
- Politique sur l'éclairage de la voie publique.

De par le caractère des formes bâties et de l'architecture de la nouvelle collectivité, celle-ci se distinguera des quartiers environnants. Comme le site sera aménagé selon une densité plus forte pour répondre aux objectifs d'intensification de la ville, les lignes directrices concernant les formes bâties dans la présente section complèmentent les lignes directrices municipales

mentionnées plus haut, et vont au-delà de ces dernières afin d'influencer le caractère des paysages des rues, et de réaliser les résultats souhaités et énoncés dans la vision et les principes du Chapitre 1.

Les lignes directrices et les politiques qui suivent portent sur : les utilisations des sols; la hauteur, l'encombrement et le regroupement; les retraits; la conception architecturale; le stationnement; le chargement et le service; la mobilité et la circulation; le domaine public; l'infrastructure; la conception durable; et le secteur conceptuel spécial de la Forêt.

Chaque catégorie de politique/ligne directrice contient deux sections : les politiques et lignes directrices générales de conception applicables à tout le site et, le cas échéant, des politiques et lignes directrices plus précises. Lorsque les politiques et lignes directrices générales ou spéciales au site se dédoublent ou

sont contradictoires, les politiques propres au site prévaudront.

Le secteur de la Forêt est un endroit spécial qui exige des lignes directrices et politiques propres au site. Celles-ci sont présentées dans la section du secteur spécial – Forêt, à la fin du présent chapitre.

6.2 UTILISATIONS DES SOLS

6.2.1 Résidentiel de hauteur faible à moyenne et utilisations polyvalentes, hauteur faible à moyenne

Les politiques et lignes directrices générales suivantes en matière d'utilisations des sols sont applicables aux secteurs résidentiels de faible hauteur, et aux secteurs résidentiels de hauteur faible à moyenne, ainsi qu'aux secteurs polyvalents de hauteur faible à moyenne :

- Les utilisations résidentielles autorisées dans les secteurs résidentiels de faible hauteur incluront les maisons isolées, jumelées, duplex, en rangée,

logements superposés et appartements de faible hauteur.

- Les utilisations résidentielles autorisées dans les secteurs résidentiels de hauteur faible à moyenne incluront les maisons en duplex, en rangée, logements superposés et appartements de hauteur faible à moyenne.
- Les utilisations résidentielles autorisées dans les secteurs polyvalents de hauteur faible à moyenne incluront les logements superposés et les appartements de hauteur faible à moyenne.
- Les unités de logement-lieu de travail et les garderies seront autorisées dans tous les bâtiments résidentiels de faible hauteur et de hauteur faible à moyenne, et dans les secteurs polyvalents.
- Les utilisations de petits commerces de détail; services personnels; bureaux, cabinets de services médicaux et professionnels seront

autorisées dans les secteurs polyvalents de hauteur faible à moyenne.

- Les installations pour service au volant ne seront pas autorisées.

Des aménagements résidentiels de hauteur moyenne sont également prévus dans l'îlot 44 du secteur spécial de la Forêt. Les politiques spéciales de conception relatives au secteur spécial – Forêt sont présentées à la section 6.13.

6.2.2 Polyvalent, de hauteur moyenne à élevée

Les utilisations autorisées dans les secteurs polyvalents de hauteur moyenne et élevée incluent :

- Les commerces et services incluant : commerces de détail; magasins d'alimentation au détail; restaurants; services personnels; établissements financiers; bureaux; cabinets de services médicaux et professionnels; cliniques

privées; laboratoires; et divertissements et utilisations récréatives;

- Les utilisations civiques comme les installations de soins de santé, cliniques, centres communautaires; gymnases; bureaux d'organismes gouvernementaux; bibliothèques; et
- Les utilisations résidentielles, comme les appartements.
- Les installations pour service au volant ne seront pas autorisées.

6.2.3 Secteur d'emploi – Est

Diverses utilisations commerciales et services seront autorisées dans le secteur d'emploi – Est, incluant :

- Les établissements financiers, bureaux, et cabinets de services médicaux et professionnels.

- Les commerces de détail, magasins d'alimentation de détail, restaurants et services personnels seront autorisés à titre d'utilisations accessoires.

Les utilisations qui seront interdites incluent :

- Les utilisations reliées aux véhicules comme les stations-service ou les installations pour service au volant;
- Les magasins autonomes à grande surface; et
- Les usages résidentiels.

6.2.4 Sites pour écoles

Les politiques et lignes directrices générales suivantes en matière d'utilisations des sols sont applicables aux secteurs désignés sites pour écoles :

- Seules les écoles et les usages connexes, comme des installations de garderie ou des parcs seront autorisés dans cette catégorie d'utilisation des sols.

- Les exigences en matière de sites pour écoles seront finalisées durant le processus d'approbation du lotissement.
- Lorsqu'un conseil scolaire aura confirmé qu'il n'est pas intéressé par un site qui a été désigné à son intention dans le PCC, les terrains pourront être aménagés conformément à la catégorie résidentiel de faible hauteur, conformément aux indications du plan secondaire.
- Des politiques spéciales en matière de stationnement seront applicables aux sites pour écoles. La section 6.6. contient les détails de ces politiques.

6.2.5 Parcs et mini-parcs

Les utilisations autorisées dans les secteurs désignés pour parcs et mini-parcs incluent :

- Pistes, centres communautaires, toilettes et vestiaires, stationnements et utilisations commerciales à

l'appui de la fonction principale de parc.

Les éléments de gestion des eaux de ruissellement desservant les secteurs aménagés dans les parcs et mini-parcs ou à proximité ne sont pas comptés dans la superficie dédiée aux parcs.

- Les éléments de gestion des eaux de ruissellement dans les parcs doivent être situés à des endroits où ils n'affecteront pas la conception et le fonctionnement du parc. L'emplacement de ces éléments sera étudié par les planificateurs des parcs tout au long du processus de la demande d'aménagement.

6.3 HAUTEUR, ENCOMBREMENT ET REGROUPEMENT

Les hauteurs maximales des bâtiments pour chacun des îlots sont indiquées à l'illustration 5.4 du chapitre 5. La hauteur de

chaque étage peut varier, mais la hauteur totale de tous les édifices ne peut pas excéder la hauteur maximale autorisée, excluant les systèmes mécaniques et autres protrusions sur les toits. Les lignes directrices et politiques générales de conception sont applicables :

- Les gratte-ciel devraient généralement être des tours sur socles afin d'assurer une exposition adéquate à la lumière et au ciel, tout en protégeant les points de vue publics.
- Les bâtiments de six à 12 étages de hauteur devront incorporer un retrait d'au moins deux mètres à la hauteur du quatrième étage ou moins. Les immeubles de plus de 12 étages devront incorporer un retrait d'au moins deux mètres à la hauteur du sixième étage ou moins.
- Dans la portion résidentielle d'immeubles polyvalents au-delà de 30 mètres, la superficie

des planchers ne doit pas excéder 750m².

- Il faudra maintenir un espace minimum de 30 mètres entre les tours, afin d'atténuer les effets d'ombres, veiller à la qualité de vie et protéger les points de vue et la vie privée.
- Dans la mesure du possible, les immeubles devraient être orientés du nord au sud afin d'atténuer les effets d'ombres durant la journée, et de rehausser l'efficacité grâce en captant l'énergie solaire passive.
- Dans la conception des ensembles d'appartements de hauteur faible et moyenne, il faut éviter les façades continues en ligne droite sur plus de 40 mètres. Dans le cas de façades prolongées, la conception des bâtiments devrait donner l'impression qu'ils sont composés de plusieurs petites sections, à l'aide de retraits ou de retranchements verticaux.

- Les îlots de maisons en rangée ne devraient pas excéder 40 mètres (c'est-à-dire 6 unités) et devraient être séparés par des rues publiques ou des connexions à mi-îlot.

Les lignes directrices spéciales suivantes seront applicables :

- Même si la hauteur maximale des sections des bâtiments polyvalents de hauteur moyenne du Centre (îlots 31-33, 35-37) est de 30 mètres, au moins la moitié de la superficie totale de ces îlots devra être occupée par des bâtiments d'une hauteur maximum de 20 mètres.
- À mesure que la transition s'effectue entre le Centre et le secteur nord, le long des îlots résidentiels 29 et 30, la hauteur des bâtiments doit être réduite vers les utilisations à densité plus faible, incluant les maisons en rangée à tenure franche et les logements superposés, qui seront situés

dans la moitié nord des îlots 29 et 30.

- Dans le quartier Hemlock, la hauteur des bâtiments de la moitié ouest de l'îlot 5 peut atteindre 50 mètres, et sur le côté est de l'îlot, elle peut atteindre 70 mètres.
- Les bâtiments résidentiels des îlots 12 et 27 du quartier Nord-Ouest devraient être séparés afin d'offrir une perméabilité visuelle entre ces îlots, en direction nord, et vers la future institution culturelle nationale.

6.4 RETRAITS

Les retraits généraux suivants seront applicables à tout le site :

- Afin de créer une transition appropriée entre les espaces publics et privés dans les secteurs résidentiels de faible hauteur, de hauteur faible à moyenne et de hauteur moyenne, le retrait des bâtiments devrait être au minimum de trois mètres et au

maximum de six mètres du bord de la chaussée.

- Dans les secteurs polyvalents, incluant le Centre, les retraits minimums de façade, de coin et de cour de côté seront de trois mètres lorsque le bâtiment borde un parc ou que des unités résidentielles sont au rez-de chaussée, et de 0 mètre dans tous les autres cas, afin de stimuler un intérêt visuel, une impression d'enveloppe, et de renforcer la rue.
- Dans les secteurs polyvalents, lorsqu'on prévoit des retraits dans le but d'inclure des espaces utilisables comme commodités (patios et aires avec sièges à l'extérieur, par exemple), ceux-ci devraient être d'au moins trois mètres.
- Dans les secteurs résidentiels de faible hauteur et de hauteur moyenne, une légère variation des retraits est privilégiée, afin de créer un paysage de rue plus varié. Dans tous les secteurs, les retraits des cours de côté des unités aux

extrémités seront d'au moins 1,5 mètre, pour créer un corridor d'une largeur totale de trois mètres pour les connexions à mi- îlot.

6.5 CONCEPTION ARCHITECTURALE ET FORMES BÂTIES

La plupart des paramètres de conception des bâtiments du projet d'aménagement seront précisés dans les contrôles architecturaux élaborés et imposés par la SIC. Ceux-ci incluent des normes relatives à l'apparence et à la qualité des matériaux des bâtiments les plus imposants, comme les gratte-ciel, les immeubles-phares et les immeubles d'angle, qui devraient faire l'objet d'une considération poussée à cause de leur visibilité. Les matériaux de construction choisis pour l'aménagement de la collectivité devraient être adaptés au contexte et devraient refléter le caractère des quartiers voisins. Les matériaux devraient être

principalement sélectionnés en fonction de leur longévité. Ils devraient être de haute qualité, durables, de faible entretien et capables de résister aux températures saisonnières extrêmes. Les matériaux utilisés dans tout le site devraient être sélectionnés afin de rehausser le paysage de rue. Les contrôles architecturaux porteront sur la conception et le traitement des façades, qui devraient varier dans tout le site, afin de créer une certaine diversité et de stimuler l'attrait visuel des lieux. Ceci inclut la multiplicité des hauteurs et formes des bâtiments, des matériaux, couleurs, lignes de toits, styles et formats de fenêtres et de portes, et ornements.

Les lignes directrices qui suivent feront partie du processus d'évaluation municipal.

6.5.1 Bâtiments résidentiels de faible hauteur

Les lignes directrices et politiques générales relatives aux bâtiments

résidentiels de faible hauteur, incluant les maisons isolées, jumelées, en rangées et logements superposés, sont précisées ci-dessous.

- Il est préférable de prévoir une diversité de types d'unités pour chaque îlot, afin de stimuler l'attrait visuel. Cela peut être réalisé en prévoyant au moins deux types de bâtiments (maisons isolées et jumelées, par exemple) sur un îlot de rue, diverses largeurs de terrains, une variété de types de toits, ou plusieurs des éléments précités.
 - Toutes les façades externes d'un bâtiment doivent être conçues selon des normes de haute qualité, et non seulement la façade principale, afin de s'assurer que les bâtiments sont attrayants sous tous les angles et toutes les perspectives.
 - Les façades plus longues doivent être variées, par le choix des fenêtres, de divers matériaux et de retraits de façade variables, de couleurs ou d'éléments architecturaux comme les baies ou les galeries.
- Il faudrait prévoir des espaces pour éléments privés dans les parterres à l'avant, comme des vérandas, galeries ou aménagements paysagers au sol.
 - De grandes fenêtres et balcons aux étages supérieurs sont préférables pour les unités qui font face aux parcs, afin de faciliter la surveillance informelle.
 - Pour protéger le caractère privé des unités résidentielles de façon adéquate, le premier étage peut être légèrement surélevé par rapport au niveau de la rue. Des aménagements paysagers comme des haies de faible hauteur, des murs bas et des clôtures transparentes peuvent servir à définir les espaces publics des espaces verts privés.

- Les toits plats pour les garages sont déconseillés, à moins de former un balcon ou un toit vert.

Les lignes directrices suivantes spécialement formulées pour le site s'appliquent à la conception architecturale des bâtiments résidentiels de faible hauteur.

- Pour les parties des îlots 24, 25 et 29 qui bordent le parc Nord ou le secteur de la crête nord, les unités résidentielles devraient faire face à l'espace vert. L'arrière des unités résidentielles ne devrait pas donner sur le parc ou la crête.
- Les bâtiments des îlots 12 et 27 du quartier Nord-Ouest devraient avoir des fenêtres, ouvertures et articulations des façades arrière comparables à ce qui est exigé par les lignes directrices d'esthétique urbaine de la ville pour les façades sur rue, puisqu'ils feront face à la future institution culturelle nationale.

6.5.2 Bâtiments polyvalents de hauteur faible à moyenne et de hauteur moyenne, et bâtiments résidentiels de hauteur moyenne

Tous les îlots polyvalents feront l'objet d'une évaluation par le Comité de révision de la conception urbaine de la Ville d'Ottawa. Les lignes directrices et les politiques générales relatives aux bâtiments polyvalents de hauteur faible et moyenne et aux bâtiments résidentiels de hauteur moyenne sont fournies ci-dessous.

- Les unités au rez-de-chaussée devraient être étroites afin d'offrir des entrées fréquentes le long de la rue, pour articuler les façades des immeubles et promouvoir l'animation de la rue. Toutes les entrées doivent être clairement visibles depuis la rue.
- Les bâtiments devraient former un paysage de rue serré, composé d'unités individuelles et d'entrées ponctuant des

façades modulées et bien articulées. Les façades principales devraient comporter de nombreuses portes et fenêtres pour accroître l'accès et la transparence.

- Au minimum, aucun bâtiment ne devrait avoir une façade de plus de 40 mètres sans être doté d'une forme d'articulation qui divise l'aspect visuel de l'immeuble.
- Les bâtiments devraient être conçus avec des auvents, retraits du rez-de-chaussée et entrées en retrait afin de protéger les piétons des intempéries devant les commerces et entrées.
- De grandes fenêtres et des balcons aux étages supérieurs sont conseillés pour les unités qui font face aux parcs, afin de promouvoir la surveillance informelle.
- Il faudrait souligner les angles à l'aide de baies vitrées, de tourelles et de porches sur les deux côtés, d'éléments architecturaux distinctifs, de

matériaux spéciaux et, lorsqu'approprié, de retraits pour des places publiques.

- Il faudrait utiliser deux ou trois matériaux pour l'extérieur de chaque bâtiment afin de créer une texture et une diversité visuelle sur les façades des immeubles.
- Toutes les façades extérieures, et non seulement la façade principale des bâtiments, doivent être conçues selon des normes rigoureuses, afin que les immeubles soient attrayants sur le plan visuel et ce, sous tous les angles et perspectives.
- Les aménagements polyvalents doivent inclure des façades de rues actives dotées de commerces, services et commodités accessibles au public et reliés à la rue, qui voisinent des secteurs à circulation piétonnière intense.
- Les façades des bâtiments d'une hauteur de moins de 20 mètres devraient inclure une forme d'articulation comme le

recours à divers matériaux de construction, afin de créer une transition entre les étages supérieurs et inférieurs. Cette transition pourrait être placée à une hauteur qui complémente les immeubles voisins et qui aide à créer un ensemble visuel cohérent le long de la rue.

- Les abribus ou commodités semblables devraient être intégrés aux immeubles résidentiels de hauteur moyenne et aux immeubles polyvalents.
- L'équipement de CVC, les salles d'ascenseurs, les ventilateurs d'évacuation et autres protrusions sur les toits devraient être incorporés à la conception générale du bâtiment et cachés de la vue du public par des éléments architecturaux.

Les lignes directrices suivantes spécialement formulées pour le site s'appliquent à la conception architecturale des bâtiments résidentiels de faible hauteur et

aux bâtiments polyvalents de hauteur moyenne.

- Pour les parties de l'îlot 29 qui bordent le parc Nord ou le secteur de la crête nord, les unités résidentielles devraient faire face à l'espace vert. L'arrière des unités résidentielles ne devrait pas donner sur le parc ou la crête.
- Les bâtiments de l'îlot 31 du quartier Centre devraient être dotés d'entrées bien en vue face au chemin Codd's.
- Les bâtiments des îlots 33 et 36 du quartier Centre devraient être dotés d'entrées bien en vue sur le chemin Codd's et sur le chemin Hemlock.
- Les bâtiments des îlots 35 et 37 du quartier Centre devraient avoir des entrées bien en vue face à la rue principale Hemlock du quartier Centre.
- Les bâtiments des îlots 23, 24 et 25 des quartiers du Centre et du Nord-Ouest devraient incorporer une animation du rez-de-chaussée,

particulièrement dans le cas des bâtiments de l'îlot 25, qui donne sur le chemin Codd's.

- L'orientation et la conception des bâtiments du Centre devrait tenir compte des points de vue et devrait permettre à la lumière naturelle de pénétrer le secteur du sud au nord.

6.5.3 Gratte-ciel polyvalents

Tous les îlots polyvalents feront l'objet d'une évaluation par le Comité de révision de la conception urbaine de la Ville d'Ottawa. Les lignes directrices et les politiques générales relatives aux gratte-ciel polyvalents sont fournies ci-dessous.

- L'analyse des plans régulateurs de la hauteur et l'évaluation du caractère du paysage de verdure seront requises afin de déterminer l'impact de la forme bâtie sur les points de vue importants depuis les promenades Sir George-Étienne Cartier et de l'Aviation, qui sont voisines.

Des mesures seront prises pour protéger ces points de vue, qui sont jugés importants par la Commission de la capitale nationale, en prévoyant par exemple des étages supérieurs en retrait pour les gratte-ciel,

- Les immeubles d'angle devraient être situés à proximité de l'intersection, afin de souligner la bordure de la rue. Il est aussi possible d'utiliser un aménagement paysager ou une cour avant pour définir la bordure de la rue.
- Toutes les façades extérieures, et non seulement la façade principale des bâtiments, doivent être conçues selon des normes rigoureuses, afin que les immeubles soient attrayants sur le plan visuel et ce, sous tous les angles et perspectives.
- Les unités au rez-de-chaussée devraient être étroites afin d'offrir des entrées fréquentes le long de la rue, pour articuler

les façades des immeubles et promouvoir l'animation de la rue. Toutes les entrées doivent être clairement visibles depuis la rue.

- Les bâtiments devraient former un paysage de rue serré, composé d'unités individuelles et d'entrées ponctuant des façades modulées et bien articulées. Les façades principales devraient comporter de nombreuses portes et fenêtres pour accroître l'accès et la transparence.
- Au minimum, aucun bâtiment ne devrait avoir une façade de plus de 40 mètres sans être doté d'une forme d'articulation qui divise l'aspect visuel de l'immeuble.
- Les bâtiments devraient être conçus avec des auvents, retraits du rez-de-chaussée et entrées en retrait afin de protéger les piétons des intempéries devant les commerces et entrées.
- Des abribus ou commodités semblables devraient être

intégrés aux gratte-ciel résidentiels et polyvalents.

- L'équipement de CVC, les salles d'ascenseurs, les ventilateurs d'évacuation et autres protrusions sur les toits devraient être incorporés à la conception générale du bâtiment et cachés de la vue du public par des éléments architecturaux. Les protrusions de cet équipement ne doivent pas excéder la hauteur maximale du bâtiment.

6.5.4 Bâtiments - secteur d'emploi

Tous les îlots destinés à l'emploi feront l'objet d'une évaluation par le Comité de révision de la conception urbaine de la Ville d'Ottawa. Les lignes directrices et les politiques générales relatives aux bâtiments d'emploi sont applicables fournies ci-dessous s'appliquent aux bâtiments d'emploi qui seront situés dans les secteurs polyvalents et dans le secteur d'emploi de l'Est.

- Les bâtiments à bureaux dotés de façades de plus de 40 mètres devraient être articulés et dotés d'entrées multiples aux unités, en plus de détails architecturaux comme des retraits, des projections et des fenêtres.
- Les murs aveugles ne seront pas autorisés, et les murs doivent plutôt être divisés par des modifications aux articulations des façades, et l'inclusion de fenêtres et de vitrage.
- Toutes les façades extérieures, et non seulement la façade principale des bâtiments, doivent être conçues selon des normes rigoureuses, afin que les immeubles soient attrayants sur le plan visuel et ce, sous tous les angles et perspectives.
- Les utilisations qui suscitent les activités, comme les halls ou les établissements commerciaux, devraient être localisées au rez-de-chaussée,

afin de créer un domaine public plus dynamique.

- Lorsqu'approprié, des utilisations au rez-de-chaussée devraient inclure une forte proportion de vitrage transparent pour que les activités soient visibles de la rue.
- Le rez-de-chaussée des bâtiments devraient avoir une dimension élevée du sol au plafond (4,5 mètres, par exemple) afin de servir à une gamme d'utilisations, et devraient incorporer des entrées directes depuis la rue, en plus de vitrages abondants offrent une forte transparence.
- Les unités du bâtiment devraient être orientées de façon à faire face aux rues publiques et aux espaces verts.
- Des abribus ou commodités semblables devraient être intégrés aux bâtiments d'emploi.

- Il faut tenir compte de l'originalité du bâtiment et de l'affichage, afin de permettre aux locataires de distinguer leurs entreprises.
- Dans la mesure du possible, il faudrait mettre à la disposition des employés des cours, places et autres espaces publics.

Les lignes directrices suivantes spécialement formulées pour le site s'appliquent aux bâtiments réservés à l'emploi.

- Dans le secteur d'emploi de l'Est, des immeubles doivent occuper au moins 70 % de la longueur des îlots le long de la collectrice principale nord-sud.
- Toutes les façades des bâtiments doivent être vitrées au moins en partie. Les murs aveugles ne seront pas autorisés dans le secteur d'emploi de l'Est.

6.6 STATIONNEMENT

En général, le stationnement dans tout le site devrait être conforme aux lignes directrices suivantes :

- Autant que possible, on favorisera la réduction des exigences minimales et maximales en matière de stationnement.
- Le stationnement en parallèle sur la rue sera autorisé sur les rues collectrices dans tout le site, sauf dans les courbes peu adaptées, devant les écoles, à proximité des intersections ou aux endroits requis pour les arrêts d'autobus.
- À l'exception du stationnement pour les visiteurs ou les services, les bâtiments de hauteur moyenne à élevée devraient prévoir un stationnement souterrain ou sur socles internes. Tout le stationnement des bâtiments de hauteur moyenne à élevée doit inclure des mesures visant à cacher et à intégrer de façon appropriée cette utilisation afin

de l'intégrer à la forme bâtie de l'îlot.

- Les murs aveugles le long des structures de stationnement ne seront pas autorisés et leurs rez-de-chaussée devraient inclure des utilisations actives et accessibles au public.
- Dans les secteurs résidentiels, les garages ne devront pas dépasser la façade avant d'une maison qui fait face à la rue. Des portions du bâtiment peuvent surplomber l'entrée du garage pour aider à le dissimuler.
- Les entrées de maisons isolées, jumelées ou en rangées devraient être conçues pour atténuer les répercussions sur les piétons et devraient être de largeur limitée. Autant que possible, les voies d'accès devraient être localisées à la limite de la propriété, où elles peuvent être jumelées à la voie d'accès voisine, afin de réduire le nombre de bateaux de trottoirs.

- Les garages ne doivent pas faire face aux rues collectrices, mais doivent plutôt donner sur des allées à l'arrière des bâtiments.

Les lignes directrices suivantes en matière de stationnement ont été spécialement formulées pour le site :

- Lorsque le stationnement est requis dans le Centre, il doit être localisé au sous-sol des plus grands bâtiments polyvalents, et accompagné d'espaces supplémentaires de stationnement sur la rue.
- Des quantités limitées de stationnement de surface peuvent être accommodées dans le Centre, soit un petit nombre d'espaces de stationnement de surface à l'intérieur des îlots, à l'arrière des bâtiments, et accessibles par des allées entre les bâtiments, ou offerts par courtes durées de stationnement pour desservir

les commerces et les visiteurs des résidences. Le stationnement de surface sera conçu selon de rigoureuses normes urbaines incluant la dissimulation, l'aménagement paysager interne et externe, et le recours à des surfaces perméables favorisant la recharge des eaux souterraines.

- Le stationnement en élévation ne sera autorisé que dans les îlots de gratte-ciel des quartiers Hemlock et Burma, qui incluent les utilisations d'emploi (îlots 5, 8, 9 et 60), sous réserve de ce qui suit :
 - La structure de stationnement est à l'arrière du site, et dissimulée par les socles des bâtiments qui donnent sur la rue.
 - La hauteur de la structure de stationnement n'excède pas celle des socles.
 - La structure de stationnement est dissimulée par de la

végétation ou des traitements artistiques et des revêtements originaux.

- Le stationnement de surface n'est pas autorisé dans la cour avant.
- Les entrées séparées ou jumelées pour les unités résidentielles isolées ou jumelées ne seront pas autorisées sur les rues collectrices.
- Sur les îlots 12 et 27 du quartier Nord-Ouest qui voient le site de la future institution culturelle nationale, le stationnement devrait être dissimulé. Les techniques de masquage du stationnement peuvent inclure :
 - Le stationnement souterrain;
 - Le stationnement partiellement souterrain; ou
 - Le stationnement installé dans l'enceinte du bâtiment, mais en retrait, derrière la façade principale du bâtiment.

- Dans l'îlot 56 du secteur d'emploi de l'Est, le stationnement doit être souterrain ou situé à l'arrière de l'îlot, hors de vue de la rue.
- Les trois sites destinés aux écoles bordent tous des rues locales et des rues collectrices.
- Les trois sites d'écoles sont dotés de façades sur la rue locale et sur la rue collectrice. Des débarcadères pour autobus dans l'emprise de toutes les rues qui bordent le site d'une école seront à l'étude. Autant que possible, il est conseillé de prévoir le stationnement des autobus scolaires sur le site même; autrement, les débarcadères pour autobus scolaires pourraient être localisés sur les rues locales, mais non pas sur les rues collectrices.
- Aucun stationnement sur rue ne sera autorisé dans la partie des rues à l'avant d'une école.
- Sur les sites des écoles, le stationnement devrait soit être à l'arrière, soit dissimulé, de

façon à ne pas être visible depuis la rue.

6.7 CHARGEMENT ET SERVICES

Le chargement et les services sont un élément important de tous les travaux d'aménagement du site. Pour les bâtiments polyvalents :

- Les aires de chargement, de services et de gestion des déchets, les transformateurs, les compteurs pour services publics, et l'équipement de chauffage, ventilation et climatisation devraient être installés dans des endroits discrets, afin de ne pas réduire l'attrait esthétique de la rue.
- Les aires de chargement et les boîtiers pour déchets devront être dissimulés, afin qu'ils ne soient pas visibles depuis la limite avant de la propriété, à l'aide de matériaux qui complètent les principaux matériaux de revêtement extérieur du bâtiment.

Les lignes directrices suivantes concernant les aires de chargement et de services ont été spécialement formulées pour le site :

- Dans le Centre, les aires de chargement des îlots 33 et 36 devraient être accessibles depuis la rue locale à l'est, ou par des allées privées, si l'autre point d'accès n'est pas disponible.
- Les aires de chargement des îlots 35 et 37 devraient être accessibles par la rue locale à l'ouest, ou par des allées privées si l'autre point d'accès n'est pas disponible.
- Les zones de chargement ne seront pas autorisées sur les façades de l'îlot 31 qui donnent sur le chemin Codd's.

6.8 MOBILITÉ ET CIRCULATION

Les lignes directrices et politiques suivantes ont été formulées afin de rehausser le réseau de transport décrit et illustré au

chapitre 5. Les lignes directrices visent avant tout la prestation d'un réseau efficient pour les piétons et cyclistes, et qui inclut secondairement les déplacements en véhicules. Pour les précisions concernant la conception des éléments des coupes transversales des rues, il faut consulter les illustrations des coupes de rues du chapitre 5. Pour les précisions relatives à la conception des sentiers et autres allées piétonnes, il est conseillé de consulter le *Manuel d'aménagement des parcs et sentiers* de la Ville d'Ottawa, ainsi que les *Normes d'accessibilité intégrées* de l'Ontario.

- Des trottoirs plus larges borderont les rues collectrices pour accommoder un plus grand nombre de piétons que les rues locales.
- Tous les passages pour piétons aux intersections principales devront être clairement indiqués par l'éclairage et des revêtements

de la chaussée dont la texture et/ou la couleur sont distinctives.

- Dans les secteurs d'arrêts d'autobus, il faudra prévoir un traitement des voies cyclables supplémentaire, notamment des démarcations de la chaussée et des affiches signalétiques informant les cyclistes de céder le passage aux piétons qui traversent la voie cyclable.
- Tous les îlots qui incluent des logements superposés, des appartements et des utilisations polyvalentes ou d'emploi devront inclure des liens publics à l'intérieur des îlots, et qui les franchissent, afin de permettre aux piétons d'accéder au réseau de trottoirs, sentiers polyvalents, pistes cyclables et sentiers de la collectivité. Ces connexions à l'intérieur des îlots doivent avoir une largeur suffisante pour offrir des emprises pour les services publics, le cas échéant.

- Les commodités incluant la signalétique directionnelle, les bancs et abreuvoirs seront incluses le long des allées piétonnières dans tout le site.
- Tous les ensembles résidentiels, bâtiments polyvalents et immeubles à bureaux incluront des abris avec parois pour le stationnement des vélos à des endroits très visibles, soit dans le bâtiment ou à tout au plus 15 mètres du bâtiment, et doivent inclure des rampes pour vélos aux escaliers extérieurs. La quantité de places de stationnement pour vélos offerte reflètera la densité du bâtiment.
- Le stationnement pour vélos à l'extérieur devrait être situé à des endroits facilement accessibles qui offrent une surveillance naturelle et qui sont à l'abri des intempéries.
- L'accessibilité des installations de stationnement pour vélos devraient être conçue pour atténuer les interactions

négligées avec les allées piétonnières. Ceci inclut les aménagements paysagers et des allées séparées, le cas échéant.

6.9 DOMAINE PUBLIC

Le domaine public sera un endroit animé et dynamique où les gens souhaitent se rencontrer et interagir. Pour réaliser cette vision, les lignes directrices suivantes présentent une orientation en matière de conception de tous les éléments du domaine public incluant : éléments commémoratifs; parcs, places et espaces verts; mobilier urbain; aménagement paysager et éclairage.

6.9.1 Possibilités de commémoration

6.9.1.1 Algonquins of Ontario

Les terrains de Rockcliffe sont liés historiquement et culturellement aux Algonquins et la

reconnaissance de ces liens fera partie intégrante du domaine public réussi de la nouvelle collectivité. L'accord de participation signé en 2010 par la Société immobilière du Canada et les Algonquins de l'Ontario sert de cadre à une relation continue et à la réalisation mutuellement avantageuse du projet d'aménagement du site de l'ancienne BFC Rockcliffe.

Parmi les principaux engagements définis dans l'accord de participation, la SIC consultera les Algonquins de l'Ontario pour identifier les moyens d'interpréter la présence et le patrimoine des Algonquins sur le site. Dans le but de saluer l'histoire et les liens des peuples Algonquins sur les terrains de Rockcliffe, on pourra envisager l'installation d'éléments commémoratifs, la conception d'espaces verts ou le choix des noms de rues. Durant les premières consultations avec les négociateurs algonquins, les aînés ont indiqué que la commémoration

algonquine avait deux principaux objectifs :

- Des espaces qui présentent une valeur culturelle et/ou spirituelle pour les peuples algonquins, auxquels tous les gens pourraient accéder; et
- La sensibilisation du public au sujet de la signification de ces terrains pour les peuples algonquins, en illustrant la langue, la culture et les liens des Algonquins avec la nature.

Les premiers entretiens entre les Algonquins de l'Ontario et la SIC ont révélé l'importance d'inclure des éléments alignés sur la culture algonquine traditionnelle, et plus particulièrement en associant le site à la rivière des Outaouais, traditionnellement appelé Kitchissippi. Certains endroits pourraient être des lieux sacrés, et certains peuvent présenter de fortes affinités culturelles aux usages traditionnels algonquins. Les possibilités commémoratives suggérées jusqu'ici incluent :

- L'emploi des quatre couleurs traditionnelles algonquines associées aux quatre points cardinaux : noir, blanc, rouge et jaune.
- L'emploi de cercles concentriques dans la conception et les détails.
- Le référencement à la prophétie des sept feux qui nous enseigne que différentes cultures se réuniront dans une relation de respect.
- Dans le plan de plantation, l'inclusion d'arbres et d'arbustes importants pour la spiritualité, la culture et les coutumes algonquines, afin de renseigner le public à propos de leur culture.

L'accord de participation stipule qu'il est particulièrement important et significatif aux yeux des Algonquins de créer un emplacement commémoratif au parc qui surplombe la rivière des Outaouais. Même si le présent PCC ne désigne pas une portion précise du site à cet effet, le plan prévoit des parcs et espaces verts

importants sur la crête sur domine la rivière des Outaouais, où un ou plusieurs sites commémoratifs peuvent être situés. La SIC et les Algonquins de l'Ontario continueront de collaborer en vue d'établir un belvédère sur la rivière des Outaouais ainsi que d'autres éléments commémoratifs dans la nouvelle collectivité. La Ville d'Ottawa est également intéressée à participer à l'aménagement d'éléments commémoratifs algonquins dans les parcs municipaux. Des suggestions à cet effet et des emplacements correspondants pourront être définis durant le processus détaillé de la conception.

La SIC et la Ville d'Ottawa collaboreront avec les Algonquins de l'Ontario pour donner des noms algonquins à certaines rues, et pour nommer certains parcs selon une thématique algonquine. Cette commémoration pourrait aussi inclure de l'art public. Lorsque possible et approprié, la thématique algonquine sera

accompagnée de panneaux d'interprétation.

Conformément à l'accord de participation, la SIC s'engage à consulter continuellement les Algonquins de l'Ontario lorsque l'un de ces éléments sera utilisé.

6.9.1.2 Forces militaires

Dans le cadre de la commémoration du patrimoine militaire du site, l'aménagement inclura plusieurs éléments. Ceux-ci incluront :

- La Société immobilière du Canada et la Ville d'Ottawa collaboreront avec les anciens combattants canadiens pour choisir des noms de rue qui serviront à commémorer le patrimoine militaire et d'aviation du site. La commémoration pourrait aussi inclure des œuvres d'art public. Autant que possible et approprié, les références au patrimoine militaire et à l'aviation seront accompagnées de panneaux d'interprétation.

- Des panneaux seront installés dans le domaine public pour commémorer l'histoire de l'ancienne BFC Rockcliffe, en soulignant particulièrement son rôle au sein du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.
- Une installation d'art public sera érigée dans un des parcs, afin de relier le passé militaire des lieux au présent. Cette installation commémorera le rôle du site dans l'histoire de l'aviation, soulignant le fait qu'il a été un des six premiers terrains d'aviation en opération au Canada en 1920, et le site de la première démonstration d'un avion à réaction au Canada.

6.9.2 Parcs, places et espaces verts

Deux grands parcs communautaires, deux parcs de quartier, cinq mini-parcs et une place du Centre seront construits sur le site. D'autres secteurs naturels seront entretenus afin

d'offrir des espaces verts pour la détente passive. Afin de rehausser les secteurs en question, les politiques et lignes directrices suivantes sont recommandées :

- Les points d'accès aux parcs désignés devraient être bien reliés aux divers moyens d'accès comme les trottoirs, les sentiers pour piétons et les pistes cyclables.
- Les points d'accès aux parcs désignés devraient être proéminents et hautement visibles depuis les moyens d'accès voisins comme les trottoirs, sentiers pour piétons et pistes cyclables, et devraient incorporer une signalisation, des œuvres d'art public ou des ornements pour aider les gens à s'orienter.
- Les places et jardins publics devraient être conçus pour accommoder une gamme d'activités en toute saison et ce, avec un minimum d'entretien.

- Pour rendre les parcs aussi invitants et confortables que possible, ils devraient inclure des commodités publiques à thèmes, dont notamment des œuvres d'art public, bancs, éclairages, recouvrement des surfaces, bannières, murets ou aménagement paysager.
- Pour offrir de l'ombre en été, et des brise-vent en hiver, la plantation d'arbres et de végétation sera coordonnée à l'éclairage, à l'art public et aux services publics requis.
- Les parcs seront conçus pour accommoder une population vieillissante et les personnes handicapées. Des sièges accessibles et des points d'accès appropriés, des éléments pour offrir de l'ombre et aider les gens à s'orienter doivent être fournis.

Un certain nombre d'arbres importants et de regroupements d'arbres seront conservés et soigneusement intégrés à la conception des parcs, espaces

verts et autres utilisations des sols compatibles.

- L'aménagement sera conforme au règlement sur la protection des arbres et des espaces naturels municipaux.
- Dans la mesure du possible, on prévoira assez d'espace autour des regroupements d'arbres protégés à des fins de détente passive, afin de créer un réseau d'espaces verts inter reliés dans toute la collectivité.
- Des sentiers accessibles ou des promenades en bois substantielles et durables, d'une largeur minimum de trois mètres, devraient être prévus autour des regroupements d'arbres protégés et des bassins de rétention des eaux pluviales.

6.9.3 Mobilier de rue

Le mobilier de rue sera surtout installé dans les secteurs polyvalents du site, dans le Centre et aux principaux arrêts de

transport en commun. Le mobilier de rue inclura des bancs, gare-vélos, abribus, et contenants à déchets/recyclage. Le mobilier urbain sera installé conformément aux politiques de la Ville d'Ottawa en matière de mobilier urbain. La Société immobilière du Canada pourra collaborer avec la Ville d'Ottawa pour installer un mobilier urbain amélioré sur la place du Centre ou dans les parcs et mini-parcs, dans le cadre des stratégies de commémoration décrites dans les sections précédentes.

6.9.4 Aménagement paysager

L'aménagement paysager rehaussera l'esthétique visuelle des rues et des espaces verts, encadrera les couloirs de vue, agrémentera les caractéristiques des bâtiments, dissimulera les endroits non esthétiques comme les stationnements, et offrira de l'ombre pour les piétons, en plus de servir d'écran pour les occupants des bâtiments. Les sections de chaussée présentées

au chapitre 5 illustrent les endroits où l'aménagement paysager sera fourni sur les voies publiques.

Les politiques et lignes directrices suivantes s'appliqueront à la conception et à la planification des solutions d'aménagement paysager dans tout le site :

- Il faudra prévoir des clôtures, treillis, revêtements décoratifs et bacs à plantes sur les sites d'aménagement pour offrir de l'ombre, de l'intérêt visuel et pour créer un environnement plus confortable et esthétique aux piétons.
- Il faudra prévoir un aménagement paysager des secteurs privés dans les endroits tampons, afin de fournir une transition attrayante entre le domaine public et le domaine privé.
- Il est conseillé de choisir des revêtements de couleur pâle pour les matériaux inertes de l'aménagement du site, autant

que possible, afin de réduire l'effet d'îlot thermique urbain.

- Des stratégies de développement à faible impact (LID) pour la gestion des eaux pluviales seront mises en œuvre sur les lots individuels et dans les emprises des rues, par le biais de projets pilotes échelonnés, qui seront réalisés conjointement par la Société immobilière du Canada et par la Ville d'Ottawa.
- Des stratégies LID seront aussi mises en œuvre par les constructeurs à l'échelle des îlots, du site et des immeubles. Les stratégies proposées incluent par exemple les toits verts, les zones tampons végétalisées, la chaussée perméable et les baissières biologiques. Les lignes directrices précises concernant les stratégies LID sont présentées à la section 6.11.
- Les nouvelles plantations dans le secteur devraient être conçues pour atténuer l'impact

visuel du projet le long de la promenade de l'Aviation, et pour continuer de protéger l'aspect original de la promenade.

- Le long de la promenade de l'Aviation, il faut incorporer une zone tampon de 30 mètres entre la limite de la propriété de la SIC et les bâtiments. Les critères de sélection des arbres devraient inclure 70 % de conifères, des espèces diverses incluant des espèces indigènes, et des espèces qui peuvent supporter les conditions locales et tolérer le sel.

Les lignes directrices suivantes visent la plantation de nouveaux arbres dans le domaine public.

- Il faudra offrir un couvert végétal continu le long des rues qui donnent sur tous les lots pour maisons individuelles et en rangées.
- Il faudra prévoir un couvert forestier urbain à l'aide de

grands arbres plantés le long des rues, à intervalles d'environ sept à 10 mètres, sur toutes les rues donnant sur des maisons en rangée superposées, appartements, écoles, bureaux et bâtiments polyvalents.

- De grandes parties de l'aménagement paysager de toutes les cours et secteurs d'agrément devraient inclure un couvert végétal par des arbres à maturité.
- Les allées et rues privées devraient être dotées d'arbres à une fréquence semblable à celle de la rue locale, pourvu que cela ne crée pas de conflit avec les services publics.

La transplantation et la croissance réussies des nouveaux arbres du site dépendront des spécifications et des détails de la plantation d'arbres, de leur installation et de la préparation du sol. Les spécifications relatives à la plantation courante et à la préparation du sol seront fournies

à la Ville dans la demande de plan de lotissement. Ces spécifications et détails devraient correspondre aux lignes directrices suivantes :

- Il faudra prévoir l'irrigation de tous les arbres plantés le long des rues aux endroits revêtus de surfaces inertes.
- Pour les arbres plantés le long des rues, la profondeur du sol devra être d'au moins 0,8 mètres et au plus de 1,2 mètres.
- Des cellules structurales de sol seront requises sous les secteurs à recouvrement inerte lorsque les espaces verts sont limités autour des arbres voisins.
- Afin d'assurer une croissance saine des racines, il faudra prévoir un espacement minimum de 1,3 mètres au pied de chaque arbre, entre les troncs.
- Il faudra installer des clôtures ou bordures permanentes autour des zones plantées dans les secteurs très

achalandés, afin d'élever et de distinguer les zones plantées des secteurs pour piétons, afin d'éviter de compacter le sol et d'endommager les racines, en plus d'empêcher qu'on attache des objets indésirables directement aux troncs des arbres.

- Dans la mesure du possible, des tranchées de sol continues devraient être utilisées aux endroits où elles seront le plus efficaces pour localiser des rangées d'arbres dans les rues.
- Il faudra remédier aux problèmes de drainage et d'infiltration à l'aide de solutions techniques, comme les sous-aies de drainage ou les tuyaux perforés, pour assurer la santé à long terme des arbres le long des rues.

La sélection des arbres le long des rues est un facteur important et cette sélection sera finalisée à l'étape de la demande d'aménagement par l'architecte

paysagiste du demandeur. Les espèces sélectionnées devraient correspondre aux lignes directrices suivantes :

- À maturité, les feuillus choisis pour orner les rues devraient offrir un couvert de taille moyenne à grande dimension.
- Il faudra sélectionner les arbres situés le long des rues en choisissant des espèces qui peuvent supporter les rigueurs du climat d'Ottawa, et adaptables aux conditions urbaines et aux sols du site.
- Afin de protéger les arbres des maladies qui attaquent certaines espèces, il faudra alterner les diverses espèces d'arbres dans tout le site.
- Pour le coin nord-est désigné secteur spécial de la Forêt, il faudra choisir des espèces locales énumérées dans l'inventaire « *NRC Woods North* ».
- Pour les éléments commémoratifs des Algonquins, des espèces

jugées importantes par les Algonquins devraient être sélectionnées. La Société immobilière du Canada coordonnera la sélection des espèces d'arbres avec la Ville et les Algonquins de l'Ontario.

La politique d'aménagement paysager suivante, qui porte sur les boisés importants à la limite nord du site, sera en vigueur :

- Les boisés importants à la limite nord du site, désignés dans le diagramme des parcs et espaces verts du chapitre 5, exigeront une attention particulière à l'étape de la conception. Il faudra consulter la Commission de la capitale nationale, incluant une évaluation forestière détaillée réalisée par un arboriste professionnel, afin d'identifier les stratégies de gestion arboricole appropriées, en plus de dégager les possibilités et les contraintes relatives à l'amélioration et à la conservation d'un ou de

plusieurs des points de vue actuels sur la rivière des Outaouais depuis ce secteur. L'aménagement de ce secteur exigera aussi la réalisation d'un énoncé des incidences environnementales. Cette étape est décrite en détails à au chapitre 7.

6.9.5 Éclairage

Les lignes directrices suivantes seront applicables au déploiement de l'éclairage :

- L'éclairage de toutes les voies publiques devra être conforme à la politique municipale sur l'éclairage de la voie publique.
- Un éclairage décoratif sera envisagé pour les façades indiquées à l'illustration 5.8 de la section 5.9.3.
- Dans les parcs et sentiers publics, l'éclairage sera conforme aux indications du Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville.
- Les immeubles proéminents du Centre, les éléments

commémoratifs et les œuvres d'art public devraient être dotés d'un éclairage spécial.

6.10 SERVICES PUBLICS & INFRASTRUCTURE

Le site sera doté de tous les services publics et l'infrastructure neufs ou renouvelés, car les systèmes existants n'ont pas la capacité requise pour desservir le projet à son achèvement. Les lignes directrices suivantes seront applicables à la mise en œuvre de tous les systèmes de services publics et de l'infrastructure du site.

Toute l'infrastructure des services publics incluant l'électricité, le gaz, les télécommunications et la câblodistribution sera enfouie. Les lignes directrices suivantes relatives à la mise en œuvre des nouveaux services publics seront applicables.

- Il faudra tenir compte de l'emplacement des services publics dans les emprises

publiques, de même que sur les propriétés privées.

- Tous les îlots où se trouveront des logements superposés, des appartements et des édifices polyvalents ou d'emploi devront inclure des connexions publiquement accessibles dans l'îlot même, et à travers l'îlot.
- Ces connexions publiquement accessibles devront avoir une largeur suffisante pour les emprises des services publics, le cas échéant.
- Les services publics seront regroupés, autant que possible, afin d'atténuer leur présence visuelle.
- Les fournisseurs de services publics seront encouragés à envisager des méthodes novatrices pour abriter les services publics, en les plaçant sur ou dans les éléments du décor des rues (dans les lampadaires et les abribus, par exemple), de les regrouper ou d'atténuer leur présence visuelle en optant pour une

conception visuellement intéressante des boîtiers d'installation.

6.11 CONCEPTION RESPECTUEUSE DES OISEAUX ET DE LA FAUNE

Le site est à proximité d'un habitat naturel de la faune. Afin de protéger les espèces qui peuvent traverser la nouvelle collectivité, les lignes directrices suivantes devraient s'appliquer :

- Les façades des immeubles devraient inclure des repères visuels, comme du verre à motifs ou des autocollants, afin d'accroître leur visibilité pour les oiseaux et la faune.
- Lorsqu'on choisit du verre pour la façade d'un bâtiment, les reflets du matériau devraient être atténués par des moyens incluant le choix des angles du verre, ou des écrans internes.
- La quantité de lumière artificielle émise dans les bâtiments et aux alentours

devrait être réduite et/ou contrôlée, en étudiant l'angle de l'éclairage, par exemple, afin d'éviter que la luminosité s'étende au-delà des endroits qui doivent être éclairés pour la sécurité; et

- Les halls des bâtiments qui incluent beaucoup de verdure ne devraient pas être fortement illuminés la nuit, parce que ces éléments attirent les oiseaux.

6.12 CONCEPTION AMÉNAGEMENT À FAIBLE IMPACT

La Ville d'Ottawa et la Société immobilière du Canada ont convenu d'instaurer un projet de démonstration par phases pour la gestion des eaux de ruissellement sur le site de l'ancienne BFC Rockcliffe. Ce projet fera appel à aux pratiques optimales de conception d'aménagement à faible impact (LID). Le projet de démonstration sera intégré à l'infrastructure conventionnelle de conduites pluviales et à des

étangs de gestion des eaux de ruissellement.

Les plus récentes approches d'aménagement à faible impact (LID) serviront à gérer les eaux de ruissellement (pluviales) à leur source, et traiteront les précipitations comme une ressource à gérer, non comme un déchet dont il faut se débarrasser. Selon cette optique, les approches de conception tentent de copier les bassins hydrologiques naturels où l'eau de pluie s'infiltre, s'évapore et est réutilisée, dans le but de protéger les systèmes, habitats et fonctions aquatiques et terrestres, en conservant l'hydrologie naturelle du site. Les méthodes d'aménagement à faible impact (LID) utilisées dans les terrains individuels et dans les emprises des rues faciliteront l'infiltration et réduiront le débit du ruissellement qui est acheminé dans les éléments de drainage locaux. On fera appel à des techniques LID pour améliorer la qualité de l'environnement et de l'eau du site même et en aval,

dans le cadre de la stratégie globale de gestion des eaux de ruissellement du site. Ces méthodes incluent des éléments comme les toits verts, la chaussée perméable, des puits d'absorption, des baissières sèches végétalisées, des baissières biologiques et des systèmes de conduits perforés.

Le projet-pilote d'aménagement à faible impact (LID) est instauré dans le but de mettre en œuvre, de surveiller et d'évaluer de nouveaux systèmes de gestion des eaux de ruissellement selon les principes de l'aménagement à faible impact. Une description détaillée des éléments d'aménagement à faible impact, du processus et de l'échelonnement de ce projet-pilote est incluse dans le document préparé par Aquafor Beech, et intitulé *Former CFB Rockcliffe Redevelopment Stormwater Management Existing Conditions & LID Demonstration Project Scoping Document*.

6.13 LIGNES DIRECTRICES DE CONCEPTION DURABLE

L'aménagement du site de l'ancienne BFC Rockcliffe s'alignera sur l'objectif du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et appuiera la durabilité environnementale, économique et sociale. La Société immobilière du Canada s'engage à :

- Promouvoir les techniques de conception durable préconisées par la Ville d'Ottawa;
- Exigera que les bâtiments résidentiels à unités multiples, et les bâtiments polyvalents et à bureaux soient conçus à l'aide de systèmes de notation de durabilité; et
- Encouragera les méthodes supplémentaires de durabilité.

Les techniques de conception durable particulièrement encouragées par la Ville incluent :

- L'accès à la lumière naturelle pour réduire les coûts énergétiques et pour améliorer

la santé et la productivité des occupants;

- L'utilisation de stratégies de ventilation naturelle afin de réduire les coûts de systèmes mécaniques;
- L'utilisation de l'aménagement paysager et de plantes pour protéger les bâtiments du vent et du soleil afin de réduire les frais de chauffage et de climatisation;
- La collecte de l'eau de pluie ou le recyclage des eaux ménagères pour irriguer les secteurs plantés et pour actionner les toilettes;
- La réduction du ruissellement à l'aide de toits verts, de surfaces perméables et de méthodes de gestion des eaux pluviales sur place, comme les baissières sèches naturalisées;
- La réduction de l'effet d'îlot thermique urbain à l'aide de matériaux de revêtement et de toiture à indice de réflectance solaire (IRS) élevé, ou de toits verts;

- L'incorporation de la technologie solaire passive, comme les murs solaires et les toits verts, afin de réduire la consommation d'énergie; et
- L'utilisation des technologies d'énergie renouvelable incluant les systèmes solaires d'eau chaude et de chauffage et de climatisation géothermiques.

De plus, les lignes directrices suivantes seront favorisées pour les bâtiments polyvalents ou à multiples unités :

- La construction de nouveaux bâtiments fera appel à des matériaux renouvelables locaux, autant que possible. Les matériaux devront être sélectionnés en fonction de leur longévité.
- Les nouveaux bâtiments et aménagements devraient être conçus pour offrir une certaine souplesse en ce qui a trait aux surfaces des planchers, aux enveloppes des immeubles et à la conception de leurs

façades, afin d'accommoder une gamme d'utilisations et de tailles des unités durant leur durée de vie utile.

- Autant que possible, les bâtiments devraient être orientés dans l'axe nord-sud afin de profiter de l'éclairage naturel et des gains solaires passifs, afin de réduire le recours à l'éclairage artificiel. Les bâtiments devraient aussi être orientés pour tirer profit de la ventilation naturelle pour le chauffage et le rafraîchissement passifs.
- Pour les plus grands bâtiments polyvalents et à bureaux, il faudrait étudier l'utilisation de puits de lumière afin de faire pénétrer la lumière naturelle dans l'immeuble.
- La température intérieure des bâtiments peut aussi être contrôlée à l'aide d'éléments de façade comme les volets ou persiennes actifs, les avancées de toits et les étagères lumières, les vitrages à haute

performance et la disposition de l'aménagement paysager.

- On privilégiera les technologies d'énergie renouvelable comme les systèmes d'alimentation photovoltaïque ou d'énergie éolienne, et les technologies à faible impact comme les appareils sanitaires à débit réduit.
- Les plantes choisies pour les aménagements devraient être adaptables au secteur afin de réduire les besoins de remplacement, d'entretien et d'irrigation. Des espèces adaptables également indigènes devraient être incorporées aux divers plans d'aménagement paysager, afin d'ajouter au mélange une vaste gamme d'espèces d'intérêt complémentaire.

La Société immobilière du Canada privilégiera les toits verts qui offrent des espaces utilisables en plein air, qui aident à réduire la consommation énergétique des bâtiments, réduisent les besoins

de chauffage et de climatisation, atténuent l'effet d'îlot thermique urbain, rehaussent la biodiversité du secteur à l'étude, et ajoutent de la valeur sur le plan esthétique grâce des couleurs et textures supplémentaires.

- Les toits verts devraient offrir des espaces pour des jardins ou commodités à l'intention des occupants des bâtiments.
- Les plantes choisies pour les toits verts devraient être des plantes indigènes, résistantes à la sécheresse, capables de survivre en sol peu profond. et adaptables au climat local.
- Des espèces diverses devraient être plantées pour ajouter de la couleur, de la texture et de l'intérêt visuel.
- Il faudra installer un paillis et amender le sol des plates-bandes avec du compost pour mieux absorber les eaux de pluie et réduire le besoin d'arroser.
- Les matériaux des surfaces revêtues de l'aménagement

paysager qui font partie d'un toit vert devraient être réfléchissants ou de couleur pâle, afin de réduire l'effet d'îlot thermique urbain.

6.14 SECTEUR SPÉCIAL – FORÊT

Le secteur spécial de la Forêt se trouve dans le quartier de la Forêt décrit au chapitre 5. Il est situé au coin nord-est du site, sur l'îlot 44, qui borde le boisé du CNRC. L'aménagement du secteur spécial de la Forêt s'insèrera autour des regroupements d'arbres importants au centre du quartier. L'aménagement de ce secteur doit être défini par un plan conceptuel qui étudie le régime de drainage qui entoure les regroupements d'arbres actuels, évalue les répercussions de l'aménagement (surtout pour les arbres et les regroupements d'arbres importants actuels), et recommande des mesures pour atténuer ces impacts dans la conception des bâtiments. La Société immobilière du Canada privilégiera la mise en œuvre des éléments suivants :

- Les usages autorisés incluront les bâtiments résidentiels pour appartements de faible et

moyenne hauteurs; les unités pour travail à domicile; et les garderies.

- Du côté sud de l'îlot, la hauteur maximale des bâtiments sera de 30 mètres, et du côté nord, elle sera de 20 mètres.
- On prévoit que la prestation de services publics sera réalisée en respectant les principes de développement à faible impact (LID) perfectionnés à la suite du projet-pilote.
- Le stationnement en surface est à éviter, sauf lorsqu'il s'agit d'éviter les excavations en profondeur qui peuvent affecter les racines des arbres et le drainage des eaux qui les alimentent.
- Lorsque les stationnements en surface sont nécessaires, ils doivent être répartis en petites séries de « mini-stationnements » à l'aide d'aménagements paysagers importants.
- La sélection des matériaux des surfaces de stationnement sera

fondée sur les résultats des projets-pilotes d'aménagement à faible impact (LID).

- Afin d'atténuer l'impact sur les eaux souterraines et les racines, la plaque de plancher maximale de chaque bâtiment ne devra pas excéder 1000 m² et celle des bâtiments d'une hauteur de 16 à 30 mètres ne devra pas excéder 750 m².
- Les marges de recul depuis les regroupements d'arbres doivent être établies à l'aide d'une étude écologique du site particulier qui englobe le drainage naturel et qui propose des transitions écologiques appropriées entre les utilisations.
- Tous les toits des bâtiments devront être munis de systèmes de collecte des eaux de pluie.
- Aucun aménagement ne sera autorisé dans le secteur où se trouve un regroupement d'arbres importants, au centre de l'îlot.

- Des trottoirs doivent être prévus dans le site sur au moins un côté de chaque rue privée, en retrait des baissières de drainage.
- Pour s'assurer que le secteur reste accessible au public, un réseau continu de sentiers assurera la connexion avec le parc au sud du quartier, de même qu'un lien direct au grand parc Nord.
- L'accès à ce quartier devrait être limité à de petites rues privées revêtues avec servitudes d'accès public et dotées de baissières de drainage, sans bordures. Les habitations situées à proximité de ces rues devront être localisées de façon à réduire autant que possible la longueur des voies d'accès de sécurité dans tout le quartier.
- Les secteurs non aménagés de ce quartier devraient faire l'objet de plantations d'espèces indigènes, notamment des espèces qu'on retrouve dans le paysage voisin, conformément

à l'évaluation de la caractéristique naturelle urbaine réalisée par la Ville d'Ottawa.



7 | RÉALISATION DU PROJET

7 RÉALISATION DU PROJET

Le PCC de Rockcliffe est un plan d'action qui devrait être facile à comprendre et à mettre en œuvre. Pour réaliser le projet, il faudra améliorer l'infrastructure, investir dans les détails du plan directeur, investir dans les projets d'immobilisations, et former des partenariats. Les sections qui suivent présentent une orientation précise de la mise en œuvre, tout au long du processus de réalisation du plan.

7.1 PLAN SECONDAIRE, ZONAGE ET LOTISSEMENT

Le PCC sera un document approuvé par le conseil municipal. On prévoit que son approbation aura lieu en parallèle à la modification du Plan officiel, à l'adoption du plan secondaire, de la modification du règlement de zonage et du plan de lotissement.

Une modification du Plan officiel est requise pour supprimer la désignation de « communauté en développement » visant les terrains indiqués au tableau B du Plan de politiques de développement urbain, et pour la

qualifier plutôt de « Secteur urbain général ».

La Ville adoptera un plan secondaire afin de rendre obligatoires et d'imposer la vision, l'utilisation des sols, les principes de conception et les cibles de densité qui sont décrits dans le présent PCC.

Le PCC recommande la modification du règlement général de zonage afin d'accommoder les dispositions précises visant l'utilisation des sols, la forme bâtie et le stationnement. Un rapport sur la modification du règlement de zonage détaillera les provisions techniques et les conditions.

7.2 DEMANDES D'AMÉNAGEMENT (ÉBAUCHE DE PLAN DE LOTISSEMENT, PLAN DU SITE)

La Société immobilière du Canada présentera une demande d'autorisation de son ébauche du plan de lotissement, et échelonnera son projet d'aménagement en fonction des conditions du marché et des exigences en matière de viabilisation.

Lorsque l'ébauche du plan de lotissement aura été approuvée, il faudra effectuer une étude archéologique de niveau 3 pour un secteur du site situé entre le terrain de parade et l'escarpement nord. Cette étude est requise pour l'approbation de l'ébauche.

Des approbations d'aménagement ultérieures seront requises pour l'aménagement des sites individuels. Des approbations de réglementation du plan d'implantation sont requises pour les aménagements commerciaux

et pour les projets résidentiels comme les ensembles de maisons en rangée et les appartements.

Il faudra réaliser une Étude d'impact sur l'environnement (EIE) pour tout aménagement à moins de 30 mètres du boisé du CNRC, du boisé de la base aérienne et du boisé de l'Hôpital Montfort, qui sont des espaces naturels urbains situés aux limites nord-est et sud-ouest du site, respectivement.

7.3 PROJETS D'IMMOBILISATIONS, FINANCEMENT ET PRIORITÉS

La Société immobilière du Canada entreprendra plusieurs projets de construction d'infrastructure et de rues après l'adoption du PCC et du plan de lotissement. Ces projets seront les éléments structuraux du plan directeur de la collectivité. On prévoit que la Société immobilière du Canada construira les principales conduites d'eau et d'égouts, les rues collectrices, les étangs de rétention des eaux pluviales et les

baissières végétalisées. Le parc du Sud et le parc du Centre seront aussi construits par la Société immobilière du Canada, durant la première phase de l'aménagement.

7.4 RÔLE DE LA COMMUNAUTÉ DE L'AMÉNAGEMENT

La communauté de l'aménagement jouera un rôle clé dans l'aménagement des terrains de Rockcliffe, et formera des partenariats avec la Société immobilière du Canada pour créer une collectivité vraiment dynamique. La Société immobilière du Canada vendra des terrains viabilisés à plusieurs promoteurs qui construiront des unités résidentielles, et des immeubles polyvalents, commerciaux et à bureaux, conformément aux exigences de conception établies par la Société immobilière du Canada.

Les directives architecturales établies par la Société immobilière du Canada seront imposées aux

constructeurs afin de s'assurer que les utilisations des sols et la vision de conception précisées dans le présent PCC soient réalisées. La Société immobilière du Canada sera chargée d'imposer et de surveiller la conformité à ces directives, et non pas la Ville d'Ottawa.

7.5 COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE – EXAMEN DU DESIGN

En vertu d'un accord préalable entre la Société immobilière du Canada et la Commission de la capitale nationale (CCN) relatif au transfert des terrains fédéraux de l'ancienne BFC Rockcliffe, le présent PCC a été présenté au Comité consultatif d'urbanisme, de design et de l'immobilier de la CCN.

À la demande de la CCN, une évaluation des particularités du paysage sera requise pour la nouvelle bretelle de sortie de la promenades Rockcliffe.

7.6 MODIFICATIONS AU PCC

Les responsables du projet d'aménagement du site disposeront d'une certaine souplesse d'interprétation, pourvu que l'objectif général des politiques et les principes du présent plan soient respectés. Au besoin, des reconfigurations mineures du tracé des rues locales et de l'implantation des îlots pourront être effectuées, à la discrétion du directeur général d'Urbanisme et Gestion de la croissance. De telles révisions seront incluses dans le processus d'approbation du plan de lotissement et/ou du plan d'implantation du site par la Ville. L'approbation du lotissement et/ou du plan d'implantation par la Ville reflétant ces changements constituera une approbation du plan de conception communautaire. Si des modifications plus importantes sont proposées, la Ville déterminera la nécessité de recourir à une modification du

Plan officiel et/ ou à d'autres approbations de planification.



GLOSSAIRE



Axé sur le transport en commun : Un aménagement où tous les éléments incitent à l'utilisation du transport en commun. Les densités de résidants sont suffisantes pour rendre efficace l'utilisation du transport en commun et la zone est conçue pour le rendre attrayant et facile à utiliser. Les gens peuvent donc facilement se rendre à pied ou à vélo à des arrêts de transport en commun, et cet accès est direct, sécuritaire et attrayant.

Baissière sèche végétalisée : Un chenal de drainage qui achemine les eaux pluviales ou de ruissellement conçu pour réduire la vitesse de l'écoulement et filtrer les polluants.

Caractéristiques naturelles urbaines : Terrains désignés dans l'annexe B du Plan directeur qui font partie du système naturel urbain. Il peut s'agir de paysages naturels comprenant des boisés, des terres humides, des cours d'eau et des ravins.

Corridor de priorité pour le transport en commun : Corridors où existent des mesures visant à accorder aux véhicules de transport en commun un traitement préférentiel par rapport aux autres véhicules. Ces mesures peuvent comporter des voies réservées au transport en commun aux heures de pointe, de courts tronçons de voies réservées, des voies d'évitement des files d'attente et une signalisation routière prioritaire.

Dimension d'édifice : L'effet combiné de la forme et de la grandeur d'un édifice ou d'un groupe d'édifices, notamment sa hauteur, sa largeur et sa profondeur.

Énoncé des incidences environnementales : Une évaluation des incidences environnementales possibles d'un projet qui documente les caractéristiques naturelles actuelles sur et autour du site du projet, recense ses impacts environnementaux, recommande des moyens d'éviter et d'atténuer les impacts négatifs

et propose des façons de rehausser les caractéristiques et les fonctions naturelles.

Échelle humaine : Relation proportionnelle entre l'environnement physique et les dimensions et les capacités humaines, acceptable aux yeux du public quant à la dimension, la hauteur, la grandeur et le regroupement d'édifices ou d'autres éléments de l'environnement bâti.

Édifice de faible hauteur : Jusqu'à quatre étages.

Édifice de grande hauteur : Dix étages ou plus.

Édifice de hauteur moyenne : Entre cinq et neuf étages.

Façade: La face principale d'un bâtiment (aussi appelé mur avant).

Façade de bâtiment : Les endroits où un bâtiment doit donner sur la rue, et où le stationnement est interdit entre le bâtiment et la rue.

Façade de rue active : En plus des éléments de la « façade d'immeuble », il s'agit d'une façade donnant sur rue qui permet un contact direct visuel et physique entre la rue et l'intérieur d'un immeuble. Une façade de rue active exigera qu'au moins 50 % de la façade du rez-de-chaussée qui donne sur une rue soit composée de fenêtres, d'entrées pratiques depuis la rue pour chaque fonction, et d'une élévation minimale de

4,5 mètres pour le rez-de-chaussée pour les immeubles non résidentiels.

Favorable au vélo : Un type d'aménagement favorable à l'utilisation du vélo comme principal mode de déplacement grâce à une infrastructure qui rend l'utilisation du vélo confortable, efficace et sécuritaire.

Infrastructure cyclable séparée : Voir Piste cyclable sur route.

Jardin pluvial : Une rigole végétalisée conçue pour recevoir les eaux pluviales et de ruissellement de sorte qu'elles soient absorbées par le sol, par opposition à un écoulement dans un conduit pluvial, ce qui réduit les risques d'inondation, de pollution de l'eau et d'érosion.

Part modale : Le taux d'utilisation des différents modes par les navetteurs. Pour chacun des modes de déplacement, la part modale s'exprime en termes de pourcentage.

Piste cyclable sur route : Une piste cyclable dans le corridor d'une route physiquement séparée de la voie où circulent les véhicules et distincte du trottoir.

Point d'accès : Route ou sentier important qui sert d'entrée à une ville, un quartier (y compris la zone centrale) ou une zone locale.

Propice à la marche : Un type d'aménagement qui priorise la marche comme mode de déplacement en

adoptant des mécanismes visant à la rendre confortable, efficace et sécuritaire.

Réseau de transport en commun rapide : Le réseau de transport en commun rapide comprend un système inter relié d'emprises et de corridors existants que différents modes de transport (rue piéton-autobus, O-train, SLR, tramways) peuvent emprunter.

Rues vertes : Des rues qui comportent de nombreuses améliorations conçues pour favoriser la marche et les déplacements à vélo dans un cadre attrayant d'espaces verts comme des boulevards élargis, des trottoirs, des sentiers polyvalents, des arbres de rue et autres aménagements paysagers ainsi que l'aménagement de la chaussée.

Sentier polyvalent : Un sentier qui permet la circulation des piétons, des cyclistes et par autres modes de déplacement non motorisés.

Service d'autobus prioritaire : Service d'autobus qui mise sur des stratégies visant à accroître la vitesse et la fiabilité des temps de déplacement comme la signalisation routière prioritaire et les voies d'évitement des files d'attente.

Transport actif : Toute forme de transport à propulsion humaine comme la marche, le vélo, les fauteuils roulants ou la planche à roulettes.

Usage mixte : Une formule d'aménagement qui permet à un immeuble de contenir des espaces résidentiels et non résidentiels, l'aménagement mixte ayant la même signification.

Vitrage : Fenêtre de verre clair ou légèrement teinté.

Voies partagées / marquage : Une voie destinée à être partagée entre cyclistes et automobilistes, dont les espaces sont délimités par des marquages sur la chaussée illustrant un cycliste et une flèche. Les voies partagées ne comportent pas d'espace séparé ou réservé aux bicyclettes.

