



Plan de Conception Communautaire du Centre-Ville de Nepean-Sud



**Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance
Division de l'aménagement et des conceptions communautaires
Juillet 2006
Publication #03-14**

**OTTAWA CITY COUNCIL
28 AND 29 JUNE 2006
ANDREW S. HAYDON HALL
9:00 a.m.**

MINUTES 61

PLANNING AND ENVIRONMENT COMMITTEE REPORT 50

13. SOUTH NEPEAN TOWN CENTRE COMMUNITY DESIGN PLAN AND OFFICIAL PLAN AMENDMENT

COMMITTEE RECOMMENDATIONS

That Council:

- 1. Approve the South Nepean Town Centre Community Design Plan in Document 8, which has been submitted under separate cover.**
- 2. Adopt Official Plan Amendment No. XX to the City of Ottawa Official Plan (2003), as detailed in Document 5, to implement the Community Design Plan.**

CARRIED

BY-LAW NO. 2006 - 260

A by-law of the City of Ottawa to amend the Official Plan for the City of Ottawa to change the designation of the lands which are the subject of the South Nepean Town Centre Community Design Plan.

WHEREAS Planning and Environment Committee convened a public meeting to consider the adoption of the aforementioned official plan amendment;

AND WHEREAS Planning and Environment Committee recommends the adoption of the aforementioned official plan amendment;

AND WHEREAS Council on June 28, 2006 carried the recommendation of Planning and Environment Committee;

THEREFORE the Council of the City of Ottawa enacts as follows:

1. Attachment A, being Official Plan Amendment No. 44 to the Official Plan for the City of Ottawa is hereby adopted.
2. This by-law shall come into force in accordance with the provisions of the Planning Act, R.S.O. 1990, c.P.13, as amended.

ENACTED AND PASSED this 29th day of June, 2006.

CITY CLERK

MAYOR

Section 1.0 Introduction

Le centre-ville de Nepean-Sud couvre une superficie d'environ 165 hectares et se trouve dans la partie sud de la zone urbaine d'Ottawa, entre la promenade Strandherd et la rivière Jock. Le centre-ville est entouré de communautés établies et de nouveaux quartiers proposés. Bien que la plus grande partie du secteur d'étude soit inexploitée en ce moment, des aménagements récents y ont été effectués, notamment de grands projets de commerces de détail sur la promenade Strandherd. Le centre-ville est désigné centre polyvalent dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003), avec une désignation superposée de centre-ville. La préparation d'un plan de conception communautaire est nécessaire dans le cas d'un centre polyvalent.

La stratégie de conception urbaine du centre-ville de Nepean-Sud a été lancée en 2004 afin de proposer pour le centre-ville une orientation plus récente que celle du plan secondaire de 1997. Cette stratégie s'avérera nécessaire afin de prendre en compte de nouveaux enjeux tels que les grands projets de commerces de détail, les nouvelles directives du Plan officiel et la coordination de l'aménagement urbain avec le transport en commun rapide. La stratégie a pris fin en 2005 et les recommandations qui en sont issues ont constitué le fondement du plan de conception communautaire (PCC) du centre-ville de Nepean-Sud, qui orientera l'aménagement d'un centre-ville compact, polyvalent, à l'échelle des piétons et propice au transport en commun.

Section 2.0 Buts et objectifs

Le PCC du centre-ville est fondé sur six objectifs qui permettent une vision globale de son aménagement futur : aménagement d'une forme bâtie urbaine compacte; aménagement respectueux des normes de qualité élevées en matière d'esthétique urbaine; vaste gamme d'utilisations; parcs et espaces ouverts sous diverses formes et à divers endroits; réseau de transport équilibré desservant le centre-ville et les quartiers avoisinants; progression logique de l'aménagement.

Section 3.0 Structure communautaire

Le centre-ville est organisé en fonction de cinq éléments « structurants » : transport en commun, espaces verts, densité, rues et pâtés de maisons. Les utilisations du sol sont organisées selon deux itinéraires de transport en commun rapide, un par train léger et un par autobus. Les espaces verts sont appelés à devenir des éléments esthétiques et fonctionnels clés qui compléteront des formes d'aménagement plus denses. Le centre-ville est organisé de manière à offrir une progression logique partant du « carrefour » de transport en commun. Un réseau routier très intégré et serré servira à relier les quartiers avoisinants, à créer un modèle régulier de pâtés et à intégrer les différents quartiers dans le centre-ville. Le modèle de pâtés permettra diverses densités et toute une gamme d'utilisations du sol et de types d'édifices.

Section 4.0 Politiques d'utilisation du sol

Selon les politiques d'aménagement proposées dans ce PCC, le centre-ville pourrait, à sa pleine capacité, accueillir plus de 22 000 résidents et offrir plus de 12 000 possibilités d'emploi. Les terrains du centre-ville sont classés selon huit zones ayant des fonctions, des utilisations autorisées et des politiques qui leur sont propres. La zone d'immeubles de grande hauteur à utilisation mixte sera un secteur commercial animé et actif, offrant des utilisations de commerce de détail, de bureaux et résidentielles, dans des édifices à utilisation mixte ou simple. La zone d'immeubles de taille moyenne à utilisation mixte est une zone mixte à échelle plus faible, accueillant des unités de travail et de logement ainsi que des formes d'habitation de densité moyenne. La zone résidentielle de haute densité se limite à des immeubles d'appartements ceinturant le centre de correspondance du transport en commun. La zone résidentielle de densité moyenne est destinée à accueillir la majorité des habitations basses à logements multiples, situées de manière à permettre une transition adéquate vers les quartiers de plus faible densité des alentours. La zone scolaire est destinée à accueillir diverses utilisations scolaires et d'autres installations communautaires. La zone de parcs de quartier accueille les parcs publics et les places publiques conçus pour abriter les éléments naturels urbains du centre-ville. La zone de parc de secteur est destinée à l'aménagement du « parc Half Moon Bay », un vaste parc

Résumé

récréatif à vocation essentiellement passive. La zone du complexe municipal vise à accueillir une installation polyvalente pouvant contenir diverses utilisations culturelles, récréatives et autres.

Section 5.0 Cadre de conception urbaine

L'adoption d'une conception urbaine de grande qualité sera nécessaire pour réaliser un environnement urbain composé de formes bâties compactes et polyvalentes et pour créer une identité forte à Nepean-Sud. Le cadre de conception urbaine est constitué de politiques et de lignes directrices en matière d'aménagement urbain. Les politiques d'aménagement urbain expriment les objectifs généraux devant être atteints dans tout aménagement, et abordant des enjeux plus vastes tels que l'emprise au sol, l'orientation, les façades et les marges de retrait, les utilisations au niveau du sol, le traitement des façades, l'emprise piétonnière, les parcs publics, les édifices repères et les stationnements. Les directives d'aménagement urbain proposent une orientation en matière d'urbanisme sur des questions et des éléments précis comme le traitement des façades des édifices d'angle ou le traitement conceptuel des structures de stationnement au niveau du sol. Ces directives ne doivent pas servir de liste de vérification mais doivent plutôt être appliquées au cas par cas.

Section 6.0 Politiques de transport

Le réseau de transport en commun rapide est constitué d'itinéraires de train léger et d'autobus, qui constitueront le point central du centre-ville. Le réseau routier est formé d'artères, de routes collectrices, de routes locales et d'allées sur cour, organisées de manière à relier le centre-ville aux quartiers avoisinants et à former des pâtés « urbains » réguliers. Le réseau piétonnier et cycliste sera conçu de manière à assurer la sécurité et l'accès de tous ses usagers, tout en s'harmonisant avec la forme bâtie environnante et en reliant diverses destinations. Le réseau de stationnement sera suffisant pour un environnement urbain. Il sera principalement composé de structures et de places de stationnement sur voirie afin d'éviter une abondance de grands parcs de stationnement.

Section 7.0 Politiques de viabilisation

Le réseau de services publics du PCC, formé de trois éléments, est organisé de manière à atteindre les objectifs de forme bâtie et d'aménagement urbain du centre-ville. Le raccordement des eaux usées et l'approvisionnement en eau seront assurés vers le centre-ville grâce au prolongement du réseau d'infrastructure des quartiers avoisinants. Deux bassins de rétention des eaux pluviales desserviront le centre-ville, c'est-à-dire l'installation réaménagée de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett et un nouveau bassin à l'est de la promenade Longfields. Le réseau électrique sera acheminé par voie souterraine, avec les lignes principales longeant les grandes artères comme la promenade Strandherd, la promenade Longfields, la promenade Chapman Mills et la promenade Half Moon Bay.

Section 8.0 Mise en œuvre

Le plan de mise en œuvre établit des politiques en matière d'administration et d'interprétation du PCC, d'examen du projet et de zonage, de répartition par étapes de l'aménagement, d'amélioration communautaire, d'acquisition d'espaces verts, de logement abordable, de révision et d'encadrement du PCC.

SECTION 1.0 INTRODUCTION

1.1 Zone d'étude	1
1.2 Contexte	1
1.3 Contexte de planification	2
1.4 Volets du PCC	2

SECTION 2.0 BUTS ET OBJECTIFS

2.1 But 1 – Forme urbaine compacte	3
2.2 But 2 – Aménagement urbain de grande qualité	3
2.3 But 3 – Mélange d'utilisations du sol	3
2.4 But 4 – Réseau diversifié d'espaces verts	4
2.5 But 5 – Réseau de transport efficace	4
2.6 But 6 – Anticipation de la croissance	4

SECTION 3.0 STRUCTURE COMMUNAUTAIRE

3.1 Transport en commun	5
3.2 Espaces verts	5
3.3 Densité	5
3.4 Rues	6
3.5 Îlots	6

SECTION 4.0 POLITIQUES D'UTILISATION DU SOL

4.1 Politiques générales d'utilisation du sol	7
4.2 Secteur de politique – Utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée	9
4.3 Secteur de politique – Utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille moyenne	9
4.4 Secteur de politique – Utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille élevée	10
4.5 Secteur de politique – Utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille moyenne	10
4.6 Secteur de politique – Parc de quartier	10
4.7 Secteur de politique – Parc de secteur	11
4.8 Secteur de politique – École	11
4.9 Secteur de politique – Complexe municipal	12

SECTION 5.0 CADRE DE CONCEPTION URBAINE

5.1 Politiques d'aménagement urbain	APPENDIX A
5.2 Lignes directrices d'aménagement urbain	APPENDIX B

APPENDIX C

APPENDIX D

SECTION 6.0 POLITIQUES DE TRANSPORT

6.1 Réseau de transport en commun	26
6.2 Réseau routier	26
6.3 Réseau piétonnier et cycliste	27
6.4 Stationnement	28

SECTION 7.0 POLITIQUES DE VIABILISATION

7.1 Eaux usées et approvisionnement en eau	29
7.2 Gestion des eaux pluviales	29
7.3 Services publics	29

SECTION 8.0 MISE EN ŒUVRE

8.1 Administration et interprétation	31
8.2 Approbation des demandes d'aménagement	31
8.3 Déroulement des étapes	32
8.4 Acquisition et aménagement d'espaces verts	33
8.5 Logement abordable	33
8.6 Initiatives futures	34
8.7 Processus de révision	34
8.8 Surveillance continue	35

SECTION 9.0 ANNEXES

Annexe 1 – Plan d'aménagement	36
Annexe 2 – Plan du réseau routier	37
Annexe 3 – Plan du réseau de transport en commun	38
Annexe 4 – Plan du réseau cycliste	39
Annexe 5 – Plan du réseau d'espaces verts	40
Annexe 6 – Plan du réseau viabilisation	41

ANNEXE A Property Boundaries	42
ANNEXE B Besoin en espaces verts	43
ANNEXE C Plan de démonstration – Centre-ville	45
ANNEXE D Plans de démonstration – Secteur commercial de Strandherd	46
ANNEXE E Coupes transversales de voies publiques	49

1.1 Zone d'étude

Le centre-ville de Nepean-Sud est une zone d'une superficie de 165 hectares environ, située dans la partie sud du secteur urbain d'Ottawa. Le centre-ville est délimité au nord par la promenade Strandherd, à l'ouest par l'installation de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett, à l'est par le prolongement futur de la promenade Longfields et au sud par la rivière Jock. Il est entouré des quartiers résidentiels de Barrhaven et Longfields au nord, du quartier partiellement aménagé de Chapman Mills et du quartier de Heart's Desire à l'est, du quartier de Stonebridge au sud-est, du quartier proposé de Barrhaven-Sud au sud-ouest et des terrains non aménagés, dits « Secteur 8 », à l'ouest.

La grande majorité de la zone d'étude n'est pas aménagée. Le centre-ville de Barrhaven et le marché RioCan, des projets de magasins à grande surface vers l'ouest et l'est du chemin Greenbank, respectivement, ont été essentiellement achevés le long de la promenade Strandherd, et l'école secondaire St-Joseph a été récemment construite sur le chemin Greenbank. On retrouve des résidences sur le chemin Greenbank, au cœur du centre-ville et plus au sud, jouxtant la rivière Jock. Des exploitations agricoles et des commerces constituent le reste des utilisations du sol au centre-ville. La zone d'étude est principalement composée de champs déboisés, à l'exception des secteurs boisés situés le long de la rivière Jock.

1.2 Contexte

L'administration de l'ancienne Ville de Nepean avait lancé au début des années 1990 un exercice détaillé d'élaboration d'une vision pour le centre-ville. Par suite de cet exercice, le Conseil municipal de Nepean approuvait en 1994 le rapport intitulé Nepean South Urban Activity Centre Concept Design Report (Rapport sur la conception du centre d'activité urbaine de Nepean-Sud) comme vision de l'aménagement futur du centre-ville. Par la suite, la Ville de Nepean entreprenait un programme intégré de planification, englobant des études sur le transport, la viabilisation, l'environnement et l'aménagement du territoire, qui allait mener à l'adoption en 1997 du Plan secondaire du secteur 7 par le

Conseil municipal de Nepean. Ce plan secondaire faisait état de politiques d'utilisation du sol, de densités résidentielles, d'exigences en matière de forme bâtie et de lignes directrices d'aménagement urbain. Le Plan secondaire du secteur 7 est toujours le document légal d'urbanisme régissant les aménagements au centre-ville depuis son approbation en 1997, ayant été adopté à nouveau par la Ville d'Ottawa en 2002 puis corroboré dans le Plan officiel (mai 2003), Volume 2A.

Toutefois, beaucoup de choses ont changé depuis l'approbation du Plan secondaire du secteur 7 en 1997. Plusieurs grands projets de magasins à grande surface ont été réalisés sur la promenade Strandherd, une nouvelle orientation de politique d'utilisation du sol a été établie dans le Plan officiel, avec une importance particulière mise sur l'aménagement urbain, et de nouvelles orientations stratégiques en matière d'itinéraires de transport en commun ont été établies pour le centre-ville. L'émergence de ces points a nécessité la préparation d'une nouvelle vision en matière d'utilisation du sol et d'urbanisme pour le centre-ville.

La Stratégie d'aménagement urbain du centre-ville de Nepean-Sud a été lancée en 2004 dans le but de fournir cette nouvelle vision mise à jour. Elle souligne les buts et objectifs, décrit le schéma directeur d'utilisation du sol et ses éléments structurants, détermine une série de principes d'aménagement urbain et fournit une orientation de mise en œuvre. La Stratégie d'aménagement urbain a pris fin en 2005 et a constitué le document d'élaboration d'une vision ayant guidé la préparation du Plan de conception communautaire (PCC) du centre-ville de Nepean-Sud. La Stratégie d'aménagement urbain n'est pas considérée comme une politique d'urbanisme.

Le PCC du centre-ville de Nepean-Sud est fondé sur les recommandations de la Stratégie d'aménagement urbain. Dans le cadre du processus d'élaboration du PCC du centre-ville, certaines modifications à la vision d'utilisation du sol de la Stratégie ont été nécessaires afin de tenir compte des nouveaux tracés de rues et d'itinéraires de transport en commun, fournis par plusieurs études d'évaluation environnementale (ÉE) menées après l'achèvement de la

Introduction

Stratégie. Ces études d'ÉE ont fourni une orientation plus détaillée pour la promenade Chapman Mills (ÉE sur le train léger nord-sud), le chemin Greenbank (ÉE sur le chemin Greenbank), la promenade Longfields (ÉE sur le prolongement Jockvale-Longfields) et le couloir du Transitway sud-ouest (ÉE sur le prolongement du Transitway sud-ouest). Ces modifications à la structure du centre-ville ont été apportées selon la vision globale présentée dans la Stratégie d'aménagement urbain.

1.3 Contexte de planification

La plus grande partie du centre-ville est désignée dans le Plan officiel comme étant un centre polyvalent, avec une désignation superposée de centre-ville qui comprend des politiques supplémentaires liées à des objectifs supérieurs en matière d'emploi. Le centre-ville de Nepean-Sud est l'un des trois secteurs de ce type à Ottawa. Les centres-villes sont des éléments clés de la stratégie de gestion de la croissance de la Ville et sont appelés à devenir des pôles d'activités pour l'ensemble de la collectivité. Ils sont stratégiquement adjacents au réseau futur de transport en commun rapide et aux rues principales. Ils sont destinés à accueillir des utilisations polyvalentes, à être accessibles aux piétons et aménagés à leur échelle, à être accessible au transport en commun, et présentent une qualité d'esthétique urbaine particulièrement prononcée.

Le Plan officiel exige la réalisation d'un plan de conception communautaire pour tous les centres-villes. Les PCC ont pour objet de refléter les politiques et les orientations du Plan officiel à l'échelle communautaire, notamment en analysant les conditions existantes observées dans la collectivité, en définissant des objectifs précis en matière de logement et de combinaison d'utilisations du sol, en établissant des objectifs en matière de logement abordable, d'espaces verts et de transport en commun, en présentant un plan d'aménagement détaillé, en donnant un aperçu des principes et des lignes directrices en matière d'aménagement urbain et en fournissant des directives d'examen des demandes d'aménagement ainsi qu'une stratégie détaillée de mise en œuvre. Les principaux volets du PCC du centre-ville de Nepean-Sud seront approuvés par voie de modification au Plan officiel, en tant que

plan secondaire, et permettront d'orienter les aménagements futurs dans le cadre du processus de planification de l'utilisation du sol.

1.4 Volets du PCC

Le PCC comporte sept volets :

- La section 2.0 – contient une série de buts et d'objectifs offrant une orientation générale et une finalité au centre-ville.
- La section 3.0 – fournit les éléments structurants autour desquels le centre-ville est organisé.
- La section 4.0 – établit le plan d'aménagement et les secteurs de politique d'utilisation du sol qui détaillent la finalité, les utilisations autorisées et les politiques des différents secteurs du centre-ville.
- La section 5.0 – expose les politiques et les lignes directrices d'aménagement urbain qui permettront d'atteindre la vision d'aménagement urbain au centre-ville.
- La section 6.0 – expose la finalité et les politiques du réseau de rues, de transport en commun et de pistes cyclables au centre-ville.
- La section 7.0 – expose la finalité et les politiques du réseau d'approvisionnement en eau, d'égouts, et de gestion des eaux pluviales devant desservir les lotissements du centre-ville.
- La section 8.0 – décrit la manière dont la vision et la planification du centre-ville seront mis en œuvre.

Le fondement du PCC du centre-ville de Nepean-Sud est constitué d'une série de buts et d'objectifs tenant lieu de cadre pour l'aménagement futur du centre-ville, compte tenu de la Stratégie d'aménagement urbain. Les buts et objectifs exposés aux sections 2.1 à 2.6 ne sont pas classés par priorité et se superposent. Ils doivent par conséquent être pris en compte ensemble lors des prises de décisions en matière d'utilisation du sol et de conception au centre-ville.

2.1 But 1 – Forme urbaine compacte

But : Aménagement reflétant une forme bâtie dense, compacte et compatible avec le transport en commun

Objectifs :

- (1) Créer à Nepean-Sud un pôle d'attraction permettant une identité et un point d'intérêt communs pour les quartiers environnants;
- (2) Appuyer la viabilité du transport en commun en coordonnant l'utilisation du sol, l'infrastructure de transport et l'aménagement urbain d'une manière mutuellement complémentaire;
- (3) Favoriser le développement, la densification et le réaménagement du centre-ville selon des critères urbains, notamment en matière de bâtiments, de paysages de rue et d'espaces ouverts;
- (4) Assurer la souplesse de l'utilisation du sol, notamment en ce qui touche les possibilités de commerces de détail et d'édifices à bureaux, commerciaux, résidentiels, institutionnels et communautaires.

2.2 But 2 – Aménagement urbain de grande qualité

But : Aménagement urbain de grande qualité pour tous les aménagements, tant publics que privés

Objectifs :

- (1) Réaliser un aménagement urbain de grande qualité, qui reflète le rôle du centre-ville en tant que point d'intérêt de Nepean-Sud;
- (2) Créer une image collective forte en mettant en valeur le caractère de l'environnement bâti, notamment la forme et le regroupement des bâtiments, la signalisation et la plantation d'arbres;
- (3) Permettre une transition entre des zones de densité différente, au sein du centre-ville et entre le centre-ville et les quartiers adjacents de densité plus faible;
- (4) Créer des paysages de rue attrayants lors de la conception du domaine public, de la forme bâtie, du paysage de rue et des autres aires publiques;
- (5) Encourager l'utilisation de technologies « vertes » dans la conception des nouveaux édifices et des nouvelles infrastructures.

2.3 But 3 – Mélange d'utilisations du sol

But : Vaste éventail d'utilisations de commerce de détail, de bureaux, institutionnelles et résidentielles

Objectifs :

- (1) Promouvoir le développement d'un secteur polyvalent de manière à créer un environnement de travail et de vie attrayant;
- (2) Permettre une variété de formes bâties basses, moyennes et élevées afin d'offrir à différents types de ménages plusieurs choix en matière de logement;
- (3) Offrir suffisamment de logements abordables aux ménages à revenus moyens et faibles du centre-ville;
- (4) Assurer la compatibilité et la complémentarité des utilisations résidentielles et non-résidentielles;
- (5) Encourager l'installation de services sociaux, de parcs, d'équipements publics et de services de transport en commun à des endroits facilement accessibles;

Buts and objectifs

- (6) Fournir un nombre suffisant de possibilités d'emploi au centre-ville de manière à permettre aux résidents de Nepean-Sud de travailler dans le quartier.

2.4 But 4 – Réseau diversifié d'espaces verts

But : Aménagement d'un réseau diversifié d'espaces verts

Objectifs :

- (1) Créer une gamme de possibilités de loisirs de manière à répondre aux besoins des résidents et des travailleurs;
- (2) Concevoir des parcs et des espaces ouverts se fondant dans un environnement urbain compact;
- (3) Concevoir un réseau piétonnier et cyclable reliant les parcs, les édifices publics, les installations de gestion des eaux pluviales, les rues du quartier, la rivière Jock et les quartiers environnants;
- (4) Protéger la santé écologique et l'intégrité de la rivière Jock et des éléments naturels environnants.

2.5 But 5 – Réseau de transport efficace

But : Aménagement d'un réseau de transport efficace et multimodal

Objectifs :

- (1) Intégrer les itinéraires de transport en commun rapide au sein d'un environnement bâti urbain compact, de manière à accroître la fréquentation du transport public et de réduire les embouteillages, les coûts énergétiques et la pollution.
- (2) Élaborer un maillage d'artères, de routes collectrices principales, de rues locales et d'allées continues et interreliées, facilitant les déplacements efficaces par tous les modes de transport.
- (3) Élaborer un réseau de rues bordées d'arbres et conviviales pour les piétons et les cyclistes, facilitant les déplacements entre les installations publiques, les parcs, les secteurs commerciaux et les quartiers environnants.

- (4) Offrir un réseau de places de stationnement sur rue afin de favoriser les utilisations en rez-de-chaussée, en particulier les utilisations de commerce de détail, tout en évitant la construction de grands parcs de stationnement de surface.

2.6 But 6 – Anticipation de la croissance

But : Progression logique des aménagements, depuis les premières jusqu'aux dernières étapes, reflétant la forme urbaine prévue

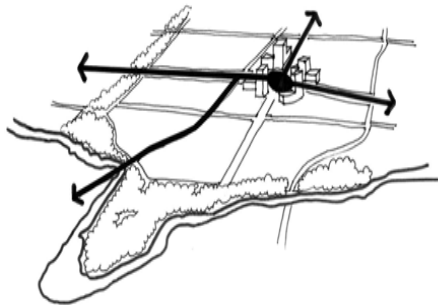
Objectifs :

- (1) Permettre l'apparition de formes intermédiaires d'aménagement tout en protégeant la réalisation de la forme bâtie définitive du centre-ville;
- (2) S'assurer que les améliorations aux infrastructures sont planifiées dans le détail, de manière à répondre aux besoins d'aménagement au centre-ville;
- (3) S'assurer que la Ville favorise l'aménagement précoce du domaine public, notamment les édifices, les services complets de transport en commun, le stationnement sur rue et les places urbaines, et qu'elle y participe;
- (4) Veiller à ce que l'aménagement du centre-ville en tant que pôle de transport en commun pour Nepean-Sud soit maintenu et protégé.

Le fondement du plan d'aménagement du PCC du centre-ville a été établi par le plan de structure communautaire de la Stratégie d'aménagement urbain, qui proposait une vision de l'aménagement du centre-ville à long terme. Les cinq éléments structurants des sections 3.1 à 3.5 tiennent lieu de cadre de travail dans lequel est organisé le centre-ville.

3.1 Transport en commun

Le transport en commun au centre-ville est organisé de manière à atteindre les objectifs de fractionnement du transport en commun et d'aménagement axé sur le transport en commun, fixés dans le Plan officiel et dans le Plan directeur des transports. Deux itinéraires de transport en commun rapide sont prévus au centre-ville. Le trajet du train léger sur rail (TLR) sera dessiné dans le sens est-ouest, pour se prolonger à l'ouest du quartier Chapman Mills dans les voies centrales de la promenade Chapman Mills. Des terre-pleins paysagers sépareront les voies ferrées du reste de la circulation. Des zones à utilisation polyvalente se trouveront tout le long de la promenade Chapman Mills au centre-ville. Le transport en commun rapide par autobus desservira le centre-ville depuis le nord, traversera la promenade Strandherd et circulera dans le sens nord-sud. La forme des bâtiments longeant le parcours de transport en commun rapide par autobus vise à intégrer le plus possible ce parcours. Le Transitway devrait être aménagé à la hauteur des rues, sauf à l'endroit où il doit passer sous la promenade Strandherd. Le « carrefour » de transport en commun est situé là où ces deux parcours de transport en commun rapide se croisent. Il devrait s'agir d'un lieu pleinement accessible et, par conséquent, d'un endroit prisé pour les formes d'aménagement plus denses et les grandes installations communautaires.



3.2 Espaces verts

Les espaces verts sont organisés de manière à respecter la vision d'une centre-ville aménagé comme une communauté urbaine essentiellement différente des quartiers suburbains environnants. Ils seront conçus comme des éléments esthétiques et fonctionnels clés, appelés à compléter les formes d'aménagement prévues pour être plus denses. La rivière Jock est intégrée en tant qu'élément de base du réseau d'espaces verts, grâce notamment à un grand parc naturel la longeant au centre-ville et à un réseau de rues adjacentes structurées pour en permettre l'accès et offrir des points de vue. Des parcs de quartier seront conçus comme autant de places publiques urbaines, et comprendront davantage d'aires en revêtement dur et d'utilisations passives que les parcs suburbains habituels. Les places publiques et privées joueront un rôle complémentaire dans le paysage de rue et la forme bâtie environnante. Les installations de gestion des eaux pluviales auront pour vocation d'être des équipements communautaires faisant l'objet d'une attention particulière à l'égard de l'architecture paysagère et de l'accessibilité du public. Ces espaces verts seront reliés par un réseau piétonnier et cyclable continu, à la fois sur et hors voirie, reliant également les autres quartiers de Nepean-Sud.

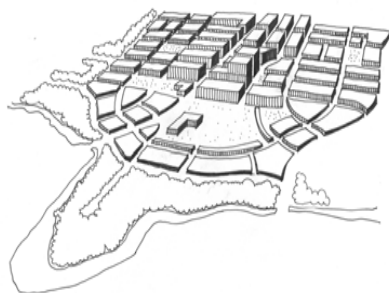


3.3 Densité

Il est prévu que le centre-ville soit une zone urbaine compacte située au cœur de Nepean-Sud. Le centre-ville est organisé de manière à constituer une transition appropriée entre les utilisations à forte densité qu'on y retrouve et les utilisations à plus faible densité des quartiers environnants. Les bâtiments de plus forte densité sont situés autour du carrefour de transport en commun et le long du chemin Greenbank, au nord de la promenade Chapman Mills. Les bâtiments de densité moyenne sont aménagés sur les bords du quartier adjacent aux bâtiments de plus forte

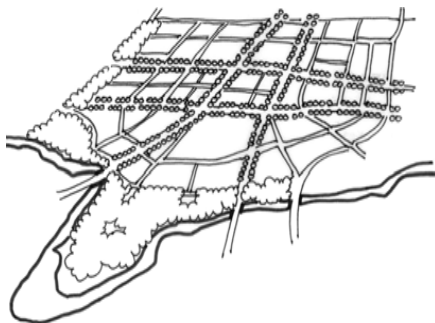
Structure communautaire

densité, de manière à permettre une transition adéquate entre ces bâtiments et les quartiers essentiellement résidentiels situés au centre-ville. Les utilisations à densité plus faible se trouvent sur la frange sud du centre-ville et offrent ainsi une jonction appropriée avec la rivière Jock et le parc communautaire, préservant ainsi les points de vue.



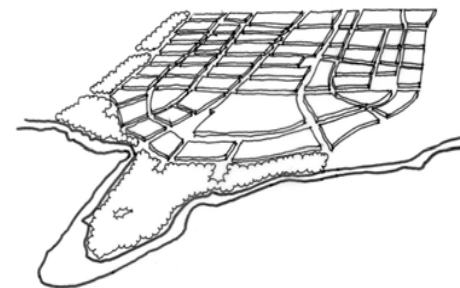
3.4 Rues

Les rues établissent la forme et le modèle de base des aménagements au centre-ville. Elles sont par conséquent primordiales dans l'atteinte des objectifs fixés en matière de forme bâtie. Un réseau routier serré et très intégré, fondé sur un quadrillage, permet de jouer trois rôles différents. D'abord, les rues intégreront les différents quartiers du centre-ville grâce aux efforts déployés pour le paysage de rue et visant les trottoirs, les arbres de rue, l'aménagement paysager et les allées arrière. En deuxième lieu, les rues relieront le centre-ville et les quartiers résidentiels environnants grâce à divers types de parcours et de rues hiérarchisées. Enfin, les rues seront organisées pour constituer un modèle d'îlots réguliers pouvant accueillir une vaste gamme d'utilisations et de formes bâties, et permettant une densification et des réaménagements futurs.



3.5 Îlots

Le réseau de rues crée un modèle d'îlots propice à l'environnement bâti urbain souhaité. Le modèle d'îlots au centre-ville est organisé autour d'îlots d'une superficie de 1,0 à 2,0 hectares et d'une profondeur approximative de 80 mètres, des dimensions qui conviennent aux différentes utilisations du sol et aux divers types de bâtiments prévus. Bien que tous les objectifs désignés en matière de conception et de densité ne puissent être atteints à court ou à moyen terme, ces objectifs pourraient l'être à long terme par voie de réaménagement et de densification. Puisque les modèles de rue sont davantage durables une fois établis, le quadrillage des rues doit être accepté d'entrée de jeu afin qu'un modèle d'îlots souple et favorable, avec le temps, aux objectifs de conception du PCC puisse être établi.



Les politiques d'utilisation du sol de la présente section établissent le cadre de travail pour l'aménagement du territoire au centre-ville. En appliquant ces politiques, le centre-ville pourrait accueillir plus de 22 000 résidents et permettre plus de 12 000 possibilités d'emploi (voir les tableaux 2 et 3), une fois atteint son plein potentiel d'aménagement. La réussite de l'aménagement du centre-ville ne sera pas jugée dans l'immédiat mais sera plutôt déterminée à plus long terme, lorsque son plein potentiel d'aménagement, tel que prévu dans le présent PCC, aura été atteint.

4.1 Politiques générales d'utilisation du sol

Le plan d'aménagement figurant dans l'annexe 1 est constitué de huit secteurs de politiques en matière d'utilisation du sol, décrits dans les sections 4.2 à 4.9. Ces secteurs de politiques déterminent la finalité, les utilisations autorisées et les politiques d'utilisation du sol pour des secteurs précis du centre-ville. Les politiques générales d'utilisation du sol énoncées dans la présente section s'appliquent aux huit secteurs de politiques du centre-ville.

Politiques

Pour tous les terrains situés au centre-ville :

- (1) Les « utilisations généralement permises » de la section 3.1 du Plan officiel le sont dans tous les secteurs de politiques. En outre, toutes les installations et tous les services publics de la Ville doivent être autorisés dans tous les secteurs de politiques d'utilisation du sol.
- (2) Les normes de stationnement seront déterminées par le Règlement de zonage et seront orientées par la section 6.4 (7).
- (3) Les objectifs en matière de logement abordable dans les lotissements résidentiels sont énoncés à la section 8.6.
- (4) Les objectifs en matière de densité désignés dans les sections 4.2 à 4.6 correspondent à des objectifs finaux de forme construite et doivent être considérés globalement pour le secteur et non par îlot d'habitation. Bien que ces objectifs risquent de ne pas être atteints dès le début, il doit être

démontré, conformément à la section 8.3, comment ils pourront l'être à long terme.

- (5) Les politiques et les lignes directrices d'urbanisme figurant à la section 5.0 s'appliquent à tous les aménagements, sous réserve des sections 4.2(7) et 4.3(5).
- (6) Les utilisations suivantes ne sont pas autorisées, sauf sur les terrains situés dans le « secteur de vente au détail de Strandherd » et bénéficiant d'autorisations de zonage ou de plan directeur d'emplacement permettant les utilisations suivantes :
 - (a) Les utilisations de commerce de détail individuelles dans les bâtiments isolés dont la superficie de rez-de-chaussée excède 5 750 mètres carrés;
 - (b) Les stations-service;
 - (c) Les installations de service au volant;
 - (d) Les utilisations de commerce de détail nécessitant un stockage extérieur, à l'exception des centres de jardinage saisonniers, annexes d'une autre utilisation autorisée de commerce de détail.
- (7) L'aménagement de places privées sera encouragé dans tous les projets du secteur privé. Leur dimension, leur configuration et leur forme devront être acceptées par la Ville lors du processus d'approbation. Les places privées :
 - (a) pourront adopter diverses formes, comme des terrasses et des cours;
 - (b) ne serviront pas à remplacer un parc;
 - (c) ne seront pas conçues comme des îlots autonomes d'espaces ouverts sur le plan d'aménagement;
 seront autant que possible entourées de limites de formes bâties et seront reliées par des liens inter-îlots paysagers ou des ruelles destinées aux piétons.

Utilisation du sol

Tableau 1 – Répartition des utilisations du sol

Secteur de politique	Superficie nette (hectares)	Pourcentage de la superficie totale
Utilisation polyvalente dans un bâtiment de taille élevée	26,5	16,1 %
Utilisation polyvalente dans un bâtiment de taille moyenne	34,2	20,7 %
Utilisation résidentielle dans un bâtiment de taille élevée	3,4	2,1 %
Utilisation résidentielle dans un bâtiment de taille moyenne	21,9	13,2 %
École	7,9	4,8 %
Complexe municipal	2,2	1,3 %
Parc de secteur	21,6	13,1 %
Parc de quartier	4,5	2,7 %
Rues	42,8	25,9 %
Total	165,0	100 %

Tableau 2 – Répartition des types de logement

Type de logement	Nombre de logements	Pourcentage total de logements
Étape 2		
Maisons en rangée sur rue	1 000	14 %
Logements superposés en rangée	750	10 %
Appartements	5 500	76 %
Total	7 250	100 %
Étape 3		
Maisons en rangée sur rue	1 000	9 %
Logements superposés en rangée	750	7 %
Appartements	9 300	84 %
Total	11 050	100 %

Tableau 3 – Statistiques d'utilisation du sol

Étape	Surface de plancher brute des commerces de détail (m ²)	Surface de plancher brute des espaces de bureau (m ²)	Nombre d'unités de logement	Population	Emplois
Étape 1 – Initiale	78 000	1 000	0	0	1 000
Étape 2 – Intermédiaire	208 250	158 250	7 250	14 500	7 300
Étape 3 – Finale	217 000	350 500	11 000	22 500	12 600

Notes :

- (1) Les tableaux 2 et 3 indiquent des projections de divers scénarios d'expansion. Puisqu'il s'agit de scénarios à long terme, ces chiffres ne doivent être considérés que comme des extrapolations possibles de résultats fondés sur des autorisations accordées en vertu des politiques du présent PCC.
- (2) Les résultats pour chaque étape sont totaux et non pas cumulatifs.
- (3) L'étape 1 ne comprend pas les unités résidentielles se trouvant actuellement en nombre limité au centre-ville.
- (4) Les types d'unités désignés au tableau 2 ne visent qu'à illustrer la densité des unités, et ne limitent pas nécessairement leur forme.
- (4) The type of units identified in Table 2 are intended to only illustrate the intensity of units, and not necessarily limit the form of units.

4.2 Secteur de politique – Utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée

Le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée représente le principal secteur d'aménagement polyvalent et de commerce de détail au centre-ville. Le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée sera une zone commerciale polyvalente animée et active, où l'accent sera mis sur les utilisations commerciales et résidentielles dans un même bâtiment, avec des commerces de détail au rez-de-chaussée mais également des utilisations uniques de vente au détail, de bureaux et commerciales, ainsi que des appartements résidentiels.

Politiques

Pour le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée :

- (1) Les appartements, une grande variété d'activités de vente au détail, administratives et de services commerciaux, les utilisations publiques et institutionnelles, les écoles, les lieux de culte et les installations communautaires y sont autorisés.
- (2) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre six et douze étages.
- (3) L'objectif de densité nette pour les utilisations résidentielles est de 250 unités par hectare.
- (4) La surface construite maximale des édifices résidentiels isolés est de 30 % de la superficie totale d'un îlot.
- (5) L'utilisation de rez-de-chaussée de toutes les façades donnant sur le chemin Greenbank et la promenade Chapman Mills doit être non-résidentielle.
- (6) La Ville veillera à ce que le parcours de transport en commun rapide par autobus au nord de la promenade Chapman Mills soit autant que possible intégré dans la conception de tous les bâtiments concernés, notamment grâce à des fenêtres claires ou des portes secondaires.
- (7) Les politiques énoncées ci-dessus à la section 4.2 ou les politiques et lignes directrices de la section 5.0 ne s'appliquent

pas à l'aménagement futur du « secteur de vente au détail de Strandherd » et autorisé par un règlement de zonage ou des plans directeurs d'emplacement, à condition que de cet aménagement ne compromette pas l'acquisition à long terme des voies publiques cités à l'annexe 2 ou des parcs publics cités à l'annexe 5. En ce qui concerne cet aménagement, la Ville encourage toujours la prise en compte des politiques et des lignes directrices en matière d'aménagement urbain figurant à la section 5.0, lorsqu'elles peuvent être appliquées, lors du processus d'examen des demandes d'aménagement.

4.3 Secteur de politique – Utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille moyenne

Le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille moyenne représente un secteur polyvalent d'échelle plus basse au centre-ville dont la vocation est de créer des possibilités d'unités d'habitation-travail et des formes d'habitation de densité moyenne. Le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille moyenne est destiné à servir de transition entre le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille élevée et les quartiers résidentiels adjacents de densité plus faible, tous deux situés au centre-ville et dans les quartiers avoisinants.

Politiques

Pour le secteur de politique d'utilisation polyvalente dans les bâtiments de taille moyenne :

- (1) Les appartements, les unités d'habitation-travail, les utilisations de vente au détail, administratives et de services commerciaux, les utilisations publiques et institutionnelles, les écoles, les lieux de culte et les installations communautaires y sont autorisés.
- (2) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre quatre et six étages.
- (3) L'objectif de densité nette pour les utilisations résidentielles est de 200 unités par hectare.

- (4) La surface construite maximale des édifices résidentiels isolés est de 50 % de la superficie totale d'un îlot.
- (5) Les politiques énoncées ci-dessus à la section 4.3 ou les politiques et lignes directrices de la section 5.0 ne s'appliquent pas à l'aménagement futur du « secteur de vente au détail de Strandherd » et autorisé par un règlement de zonage ou des plans directeurs d'emplacement, à condition que de cet aménagement ne compromette pas l'acquisition à long terme des voies publiques désignées à l'annexe 2 ou des parcs publics désignés à l'annexe 5. En ce qui concerne ce nouvel aménagement, la Ville encourage toujours la prise en compte des politiques et des lignes directrices en matière d'aménagement urbain figurant à la section 5.0, lorsqu'elles peuvent être appliquées, lors du processus d'examen des demandes d'aménagement.

4.4 Secteur de politique – Utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille élevée

Le secteur de politique d'utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille élevée désigne les emplacements du centre-ville pouvant accueillir les utilisations résidentielles de densité la plus élevée, situés à proximité du « carrefour » de transport en commun ». Les tours d'habitation seront les seuls types d'édifice résidentiel autorisés.

Politiques

Pour le secteur de politique d'utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille élevée :

- (1) Les appartements sont les seules utilisations autorisées. Dans les tours d'habitation, les utilisations de vente au détail, administratives et commerciales au rez-de-chaussée sont également autorisées.
- (2) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre six et douze étages.
- (3) L'objectif de densité nette pour les utilisations résidentielles est de 300 unités par hectare.

- (4) Au moins 90 % des places de stationnement requises pour chaque aménagement doivent être fournies dans des structures de stationnement, surélevées ou en sous-sol.

4.5 Secteur de politique – Utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille moyenne

Le secteur de politique d'utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille vise à accueillir la majorité des édifices d'habitations bas du centre-ville. Ce secteur de politique permettra une transition adéquate entre les quartiers de faible densité entourant le centre-ville et les utilisations de plus grande intensité du centre-ville.

Politiques

Pour le secteur de politique d'utilisation résidentielle dans les bâtiments de taille moyenne :

- (1) Les appartements, les maisons en rangée sur rue, les maisons en rangée en îlot et les logements superposés en rangée, les utilisations publiques et institutionnelles, les écoles, les lieux de culte et les installations communautaires y sont autorisés. Les utilisations de vente au détail en rez-de-chaussée situées dans les bâtiments polyvalents et surmontées d'utilisations résidentielles sont autorisées sur le chemin Greenbank.
- (2) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre deux et quatre étages.
- (3) L'objectif de densité nette pour les utilisations résidentielles est de 100 unités par hectare.

4.6 Secteur de politique – Parc de quartier

Le secteur de politique de parc de quartier comprendra à la fois les parcs publics et les places publiques. Les cinq parcs publics du centre-ville seront conçus de manière à favoriser la nature urbaine du secteur, avec des commodités accessibles aux façades ouvertes et aux entrées clairement définies qui s'intègrent au quadrillage des rues et des îlots. Les deux places publiques du centre-ville seront conçues essentiellement

avec du revêtement en dur, et des bâtiments les jouxteront afin de créer une limite de forme bâtie et de susciter une activité piétonnière.

Politiques

Pour le secteur de politique de parc de quartier :

- (1) Les parcs publics, les places publiques, les installations communautaires et les utilisations de conservation sont autorisés.
- (2) L'emplacement des cinq parcs publics et des deux places publiques est décrit dans l'annexe 5 du présent PCC.
- (3) L'acquisition de tous les parcs de quartier se fera conformément à la section 8.4 et à l'annexe 5 du présent PCC.
- (4) Les parcs publics :
 - (a) doivent être constitués de 0,4 à 1,0 hectare de terrain plat;
 - (b) doivent avoir au moins trois façades entièrement ouvertes sur une voie publique;
 - (c) ne doivent être adjacents à aucune cour arrière ou latérale sur leur quatrième façade;
 - (d) doivent être conçus avec une prédominance de revêtement en dur et d'aire permettant de s'asseoir, par opposition aux parcs de quartiers suburbains traditionnels;
 - (e) ne doivent contenir aucun terrain de sports.
- (5) Les places publiques :
 - (a) doivent être constituées de terrains plats de moins de 0,4 hectare;
 - (b) doivent être plantées d'arbres de rue et d'autre végétation, et comprendre des aires permettant de s'asseoir, aménagées de mobilier;
 - (c) doivent être considérées comme des lieux d'art public;
 - (d) doivent être conçues avec une prédominance de revêtement en dur et d'aires permettant de s'asseoir, par opposition aux parcs de quartiers suburbains traditionnels;
 - (e) ne doivent contenir aucun terrain de sports ni équipement de jeux caractéristique des parcs de quartiers suburbains traditionnels.

4.7 Secteur de politique – Parc de secteur

Le secteur de politique de parc de secteur comprendra le « parc Half Moon Bay », un vaste parc naturel présentant des aires de loisirs passifs mais offrant des possibilités de loisirs actifs. Le parc Half Moon Bay s'étendra sur toute la largeur du centre-ville, le long de la rivière Jock, et est destiné à devenir un point d'attraction du réseau d'espaces verts dans le secteur, reliant les espaces verts existants et prévus des quartiers environnants.

Politiques

Pour le secteur de politique de parc de secteur :

- (1) Les parcs publics, les utilisations de gestion et de contrôle de la conservation, les sentiers, les allées piétonnières et les pistes cyclables, les établissements d'éducation, les terrains de sports et les équipements de loisirs, les utilisations existantes conformément à la section 4.7(4), et les bâtiments accessoires à d'autres utilisations permises sont autorisés. Les installations de loisirs actifs, comme les terrains de sports, sont également autorisées dans la mesure où la vocation générale du parc est maintenue.
- (2) En ce qui concerne la conception du parc Half Moon Bay :
 - (a) Les passages pour piétons au-dessus de la rivière seront clairement définis;
 - (b) L'accès des véhicules sera limité à certains points et des places de stationnement seront aménagées dans de petits enclos agrémentés d'éléments paysagers;
 - (c) L'utilisation de surfaces perméables comme revêtement en dur sera étudiée;
 - (d) Les rues internes seront conçues de manière à présenter un caractère rural;
 - (e) Les travaux publics seront effectués à l'extérieur des éléments naturels, sauf s'il est démontré qu'il n'existe aucune autre possibilité raisonnable et si de tels travaux sont conformes aux dispositions du Plan officiel;

- (f) Toutes les utilisations seront conçues de manière à limiter les ruptures avec les éléments naturels et une étude d'impact sur l'environnement doit être réalisée pour établir le tampon approprié protégeant les éléments naturels désignés sur l'emplacement.
- (3) La Ville collaborera avec l'office de protection de la nature, les groupes d'intérêts locaux et les comités consultatifs intéressés à la création d'un réseau continu de sentiers interreliés et à la protection et à la remise en valeur des éléments naturels désignés du parc Half Moon Bay.
- (4) Les résidences et les opérations commerciales existantes du secteur de politique de parc communautaire sont reconnues en tant qu'utilisations conformes à la section 3.3(4) du Plan officiel. Les propriétaires ont le droit d'apporter des améliorations à leur propriété si elles sont conformes aux normes de zonage existantes de la propriété. La Ville cherche à acquérir ces propriétés, conformément à la section 8.4(9) du présent PCC.
- (5) La promenade Half Moon Bay sera désignée comme étant une rue « promenade », conformément à la section 6.2, des aménagements n'étant prévus que du côté nord afin de préserver les points de vue du parc et de la rivière Jock.

4.8 Secteur de politique – École

Le secteur de politique d'école concernera essentiellement les utilisations d'école, mais pourra également s'adapter à d'autres utilisations communautaires. Le secteur de politique d'école permet l'aménagement d'installations qui joueront un rôle important dans l'attrait des résidents pour le centre-ville, générant ainsi un niveau élevé d'activité sociale.

Politiques

Pour le secteur de politique d'école :

- (1) Les écoles, les installations communautaires et les lieux de culte sont autorisés.

- (2) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre deux et six étages.
- (3) L'autre possibilité de secteur de politique pour l'emplacement situé à l'ouest du chemin Greenbank est Résidentiel de hauteur moyenne si cet emplacement n'est pas utilisé aux fins prévues.

4.9 Secteur de politique – Complexe municipal

Le secteur de politique de complexe municipal concernera l'aménagement d'un centre municipal multifonctionnel qui desservira l'ensemble de la collectivité de Nepean-Sud. Cet équipement est directement adjacent au carrefour de transport en commun et, conjugué avec la place publique centrale et les bâtiments environnants, constituera le carrefour civique du centre-ville.

Politiques

Pour le secteur de politique de complexe municipal :

- (1) En tant que complexe municipal multifonctionnel, toute une gamme d'utilisations communautaires sont autorisées, comme des patinoires, des piscines, des cours, des centres de garde de jour, des salles communautaires, des théâtres, des musées, des bibliothèques et des centres de santé publique, en plus des utilisations de vente au détail et de bureau exploitées par entente conjointe avec des partenaires du secteur privé.
- (2) Le complexe municipal est destiné à prendre une forme urbaine, avec des bâtiments construits près de la voie publique et la plupart des places de stationnement requises aménagées dans une structure.
- (3) La hauteur des bâtiments doit être comprise entre deux et six étages.
- (4) L'autre possibilité de secteur de politique pour le terrain du complexe municipal est Tour à utilisation polyvalente si cet emplacement n'est pas utilisé aux fins prévues.

Un aménagement urbain de grande qualité au centre-ville sera primordial pour obtenir un environnement urbain présentant une forme bâtie compacte, une vaste gamme d'utilisations diverses, une convergence de trajets complets de transport en commun, et pour conférer à Nepean-Sud une forte identité civique. Le cadre d'aménagement urbain du présent PCC est constitué de politiques et de lignes directrices d'aménagement urbain. L'appendice C illustre graphiquement la forme construite finale potentielle du centre-ville, fondée sur les politiques et les lignes directrices d'aménagement urbain de la présente section. L'appendice D illustre ces résultats éventuels pour chacune des étapes de l'aménagement du secteur de vente au détail de Strandherd.

5.1 Politiques d'aménagement urbain

Les politiques d'aménagement urbain qui suivent s'appliquent à tous les aménagements réalisés au centre-ville, sauf lorsque certaines politiques sont contraires aux dispositions des sections 4.2(7) et 4.3(5) concernant le secteur de vente au détail de Strandherd. Elles expriment les objectifs généraux visant des questions plus vastes et qui doivent être atteints dans tous les aménagements. Ces politiques sont de nature générale afin de permettre une certaine souplesse lors du processus de conception, tout en garantissant le respect de normes minimales en matière d'aménagement urbain.

Politiques

- (1) Les bâtiments doivent maximiser la surface construite des terrains.
- (2) Les bâtiments doivent avoir une hauteur d'au moins deux étages pleinement fonctionnels, et certaines de leurs parties doivent être plus élevées que la hauteur minimale, conformément à la section 4.0.
- (3) Les bâtiments doivent être orientés, aux plans fonctionnel et visuel, vers la voie publique, construits parallèles à celle-ci et alignés globalement avec les bâtiments environnants.
- (4) Les entrées principales des bâtiments doivent être orientées vers la voie publique et non pas vers les parcs de stationnement ou les allées.
- (5) La conception des bâtiments doit tenir compte des questions d'ensoleillement adéquat, de vue sur le ciel et de vent.
- (6) Une partie substantielle de toute façade de bâtiment visible depuis la voie publique doit être située à moins de 5,0 mètres de la limite de terrain respective.
- (7) La façade principale des bâtiments doit être maximisée sur toutes les voies publiques.
- (8) Les utilisations en rez-de-chaussée doivent se trouver au niveau du sol et permettre une exploitation active au rez-de-chaussée afin de favoriser l'activité piétonnière.
- (9) L'espace compris entre le mur du bâtiment et la voie publique doit permettre une transition adéquate entre les domaines privé et public.
- (10) Les bâtiments doivent avoir des façades dynamiques, avec le moins possible de murs nus et monotones.
- (11) Les parcs de stationnement, qu'ils soient de surface, en sous-sol ou surélevés, ne doivent pas nuire à l'apparence esthétique des paysages de rue publique.
- (12) Les bâtiments et les structures aménagés à des endroits clés doivent être conçus et regroupés de manière à mettre en valeur leur emplacement.

5.2 Lignes directrices d'aménagement urbain

Les lignes directrices d'aménagement urbain servent d'encadrement pour les questions et les éléments propres au centre-ville. Les lignes directrices d'aménagement urbain ne sont pas destinées à servir de « liste de contrôle pour la conception » mais plutôt à être appliquées au cas par cas. Bien qu'elles ne soient pas considérées comme formant une politique, la Ville utilisera ces lignes directrices lors de l'examen des demandes d'aménagement.

Tableau 4 : Index des lignes directrices d'aménagement urbain

5.2.1 Forme bâtie

- Ligne directrice 1 : Entrées
- Ligne directrice 2 : Orientation
- Ligne directrice 3 : Terrains d'angle
- Ligne directrice 4 : Décalage
- Ligne directrice 5 : Transition
- Ligne directrice 6 : Enseignes
- Ligne directrice 7 : Éclairage
- Ligne directrice 8 : Marquises
- Ligne directrice 9 : Continuité architecturale
- Ligne directrice 10 : Marges de reculement non résidentielles
- Ligne directrice 11 : Accroissement des marges de reculement non résidentielles
- Ligne directrice 12 : Façades non résidentielles
- Ligne directrice 13 : Fenêtres commerciales
- Ligne directrice 14 : Variété des unités résidentielles
- Ligne directrice 15 : Marges de reculement résidentielles
- Ligne directrice 16 : Garages de cours arrière résidentielles
- Ligne directrice 17 : Rez-de-chaussée résidentiels

5.2.2 Paysage de rue

- Ligne directrice 18 : Commodités
- Ligne directrice 19 : Supports pour vélos
- Ligne directrice 20 : Trottoirs
- Ligne directrice 21 : Passages pour piétons
- Ligne directrice 22 : Arrêts de transport en commun
- Ligne directrice 23 : Aménagement paysager de rue
- Ligne directrice 24 : Emplacement des arbres de rue
- Ligne directrice 25 : Plantation d'arbres de rue

5.2.3 Aires de stationnement et de chargement

- Ligne directrice 26 : Aires de service
- Ligne directrice 27 : Équipement de services publics
- Ligne directrice 28 : Stationnement de surface
- Ligne directrice 29 : Écran de stationnement de surface
- Ligne directrice 30 : Entrées de Parking garage entrances
- Ligne directrice 31 : Structures de stationnement – autonomes
- Ligne directrice 32 : Structures de stationnement – accessoires

5.2.4 Espaces ouverts et liens

- Ligne directrice 33 : Arbres adultes
- Ligne directrice 34 : Allées piétonnières intra-flots
- Ligne directrice 35 : Espaces publics actifs
- Ligne directrice 36 : Conception des parcs
- Ligne directrice 37 : Installations de gestion des eaux pluviales
- Ligne directrice 38 : Aires d'agrément extérieures
- Ligne directrice 39 : Sentiers

5.2.1 Forme bâtie

Ligne directrice 1 :

Entrées

Orienter les principaux points d'entrée vers la voie publique principale, de manière à ce qu'ils soient reliés au trottoir et clairement identifiables à l'aide d'éléments architecturaux ou de signalisation.



Calgary



Ottawa

Ligne directrice 2 :

Orientation

Orienter les bâtiments face aux parcs, aux places et aux aires naturelles, de manière à « encadrer » ces espaces et à en permettre l'accès visuel, pour une sûreté et une sécurité accrues.



Atlanta



Montreal

Ligne directrice 3 :

Terrains d'angle

Aménager les bâtiments d'angle à proximité des deux voies publiques et veiller à ce que les deux façades présentent un niveau de détails cohérent et comprennent des fenêtres et des portes principales. Élargir les accotements aux angles afin d'améliorer la qualité des trottoirs, notamment par l'ajout d'aires de plantation décoratives, de bancs et d'autres commodités. Aménager si possible l'entrée principale à l'angle des deux rues.



Calgary



Oakville

Ligne directrice 4 :

Décalage

Reculer les étages supérieurs des bâtiments les plus élevés de la limite avant des terrains, de manière à minimiser les répercussions des grands édifices (ombre, accélération du vent, etc.) sur le paysage de rue. À titre d'exemple, reculer le bâtiment de deux mètres à partir du 4^e étage et de deux mètres supplémentaires à partir du 8^e étage.



Toronto



Vancouver

Aménagement urbain

Ligne directrice 5 :

Transition

Assurer une transition souple dans la hauteur et le regroupement entre les aménagements adjacents, de manière à limiter les répercussions des bâtiments les plus élevés, (ombre, accélération du vent, etc.).



Mississauga



Ottawa

Ligne directrice 6 :

Enseignes

Aménager et dimensionner toutes les enseignes de marquise, murales ou en saillie des bâtiments, de manière à ce qu'elles mettent en valeur les éléments particuliers des façades, les entrées ou les vitrines de magasin, sans dominer la façade ou obstruer les éléments architecturaux.



Ottawa



Calgary

Ligne directrice 7 :

Éclairage

Installer sur les bâtiments un éclairage à l'échelle piétonnière qui met en évidence les éléments architecturaux, donne un sentiment de sécurité en éclairant les trottoirs et les aires d'activité des piétons, sans provoquer un éclairage excessif ou des éblouissements.



Toronto



Ottawa

Ligne directrice 8 :

Marquises

Aménager des marquises devant toutes les utilisations non-résidentielles pour offrir aux piétons une protection contre les intempéries. N'aménager que des marquises ayant la largeur des vitrines de magasin, ou celle des unités individuelles dans le cas des bâtiments à logements multiples, de manière à éviter les marquises uniques et continues.



Ottawa



Kingston

Ligne directrice 9 : Continuité architecturale

Aligner les éléments architecturaux des bâtiments, comme les garde-pieds, les vitrines, les fenêtres des étages supérieurs, les parapets, les lignes de corniche, les lignes de toiture et les écriteaux, afin de créer une continuité visuelle.



Ottawa



Calgary

Ligne directrice 10 : Marges de reculement non résidentielles

Aménager en retrait de 0 à 3,0 mètres tous les bâtiments non-résidentiels, y compris les édifices commerciaux et institutionnels, de toute limite de terrain avant ou latérale, de manière à créer un environnement de rue plus intime.



Ottawa



Ottawa

Ligne directrice 11 :

Accroissement des marges de reculement non résidentielles

Accroître la marge de reculement des bâtiments non-résidentiels jusqu'à 5,0 mètres si l'espace supplémentaire obtenu peut être propice aux activités des piétons, et leur permettre de commercer avec les vendeurs ambulants, de se reposer, de s'asseoir ou de manger.



Toronto



Halifax

Ligne directrice 12 :

Façades non résidentielles

Concevoir les bâtiments non-résidentiels ou polyvalents de manière à ce que les façades visibles par le public soient articulées à l'aide de fenêtres, de projections et d'enfoncements, et non pas simplement nues ou faites de matériaux uniques. Concevoir la façade des rez-de-chaussée de manière à ce que les matériaux et les éléments architecturaux des bâtiments soient orientés vers le domaine piétonnier.



Ottawa



Atlanta

Aménagement urbain

Ligne directrice 13 : Fenêtres commerciales

Concevoir les bâtiments à vocation commerciale au rez-de-chaussée en aménageant des fenêtres et des portes transparentes occupant au moins 80 % de la façade linéaire au rez-de-chaussée et au moins 50 % de tous les étages supérieurs. Veiller à ce que les fenêtres aient une hauteur d'au moins 2,5 mètres et soient situées à moins de 1,0 mètre du sol, et veiller à ce que les vues vers l'intérieur des magasins ne soient pas obstruées.



Toronto



Ottawa

Ligne directrice 14 : Variété des unités résidentielles

Varier les façades des unités des îlots à logements multiples bas, de manière à ce que les façades d'un même îlot diffèrent quant aux détails architecturaux, aux profils et aux formes de toits, aux couleurs, aux matériaux et aux largeurs de terrains.



Calgary



Montreal

Ligne directrice 15 : Marges de reculement résidentielles

Aménager tous les bâtiments résidentiels en retrait de 3,0 à 5,0 mètres de toute limite de terrain avant ou latérale, de manière à créer un environnement de rue plus chaleureux, tout en préservant l'intimité, l'aménagement paysager de la cour avant, les lignes de terrains ininterrompues, un ensoleillement adéquat ainsi que les espaces de services publics, de stockage de la neige et de mobilier urbain.



Oakville



Calgary

Ligne directrice 16 : Garages de cours arrière résidentielles

Concevoir les garages de logements de bout jouxtant une voie publique de manière à ce que leurs matériaux, leurs fenêtres et leurs éléments architecturaux s'harmonisent avec le logement principal.



Oakville



Calgary

Ligne directrice 17 : Rez-de-chaussée résidentiels

Pour ce qui est des logements en rez-de-chaussée des édifices multirésidentiels plus importants, aménager des entrées donnant sur la voie publique, ayant l'apparence de portes principales et qui soient visibles de la rue. Concevoir si possible les logements en rez-de-chaussée, de manière à ce qu'ils puissent être ultérieurement transformés en utilisations non-résidentielles, avec des hauteurs de plafond de 3,3 à 4,0 mètres.



Ottawa



Montreal

Aménagement urbain

5.2.2 Paysage de rue

Ligne directrice 18 :

Commodités

Concevoir toutes les commodités de voies publiques ou d'îlots en particulier, notamment l'éclairage piétonnier, les distributeurs de journaux, les bancs et les paniers à rebuts, dans un style cohérent afin de mettre en valeur l'environnement piétonnier. Concentrer ces commodités aux endroits clés, hors du parcours des piétons, de manière à ce qu'elles n'encombrent pas le trottoir et n'obstruent pas le déplacement des piétons.



Halifax



Chicago

Ligne directrice 19 :

Supports pour vélos

Aménager les supports pour vélos des utilisations commerciales et institutionnelles à des endroits très visibles et reliés au réseau d'allées piétonnières, près des entrées des édifices et hors du parcours des piétons.



Montreal



Ottawa

Ligne directrice 20 :

Trottoirs

Construire des trottoirs d'une largeur minimale de 2,0 mètres dans toutes les voies publiques et assurer un accès piétonnier direct entre les trottoirs publics et l'entrée de tous les bâtiments. Dans les zones à forte circulation piétonnière, comme les rues où circule le transport en commun, construire des trottoirs d'une largeur d'au moins 3,0 mètres.



Vancouver



Ottawa

Ligne directrice 21 :

Passages pour piétons

Concevoir des passages pour piétons ayant un marquage au sol adéquat ou faits de matériaux différents et offrant une signalisation claire, particulièrement dans les secteurs commerciaux très fréquentés par les piétons, de manière à délimiter clairement les circuits piétonniers.



Rochester Hills



Ottawa

Ligne directrice 22 : Arrêts de transport en commun

Concevoir des arrêts de transport en commun en prévoyant des aires d'embarquement en revêtement dur, situées à l'extérieur du trottoir et larges d'au moins 2,0 mètres, afin de permettre aux passagers de descendre en toute sécurité, et assez longues pour permettre la descente depuis toutes les portes des véhicules les plus longs utilisant ces aires. Aménager des abribus avec des côtés transparents, pour permettre une visibilité maximale, à l'intérieur comme à l'extérieur.



Calgary



Portland

Ligne directrice 23 : Aménagement paysager de rue

Réaliser un aménagement paysager de l'espace compris entre les bâtiments et le trottoir, à l'aide de plantations cache-fondations, d'arbres de rue, de mobilier urbain et de liens aménagés avec des éléments construits vers les trottoirs publics.



Bethesda



Ottawa

Ligne directrice 24 : Emplacement des arbres de rue

Planter des arbres de rue à feuilles caduques à une distance de 6,0 à 10,0 mètres entre le centre de chaque arbre, dans l'alignement de tous les terrains, y compris la façade des parcs, de manière à ce que les espèces sélectionnées forment, en croissant, un couvert régulier et encloisonné. L'emplacement des arbres de rue devra être coordonné avec celui des services publics et des infrastructures partageant l'emprise.



Ottawa



Calgary

Ligne directrice 25 : Plantation d'arbres de rue

Planter les arbres de rue des aires commerciales dans un accotement asphalté, dans un trou adéquat creusé sous une grille métallique, peut-être avec des chemises métalliques. Dans les secteurs résidentiels, planter des arbres dans un accotement gazonné et aménagé. Pour ce qui concerne les bâtiments alignés, planter un arbre devant chaque maison en rangée, un arbre à tous les deux logements superposés en rangée et un arbre à toutes les deux unités de logement d'un emplacement.



Ottawa



Markham

Aménagement urbain

5.2.3 Stationnement et aires de chargement

Ligne directrice 26 :

Aires de service

Coordonner l'emplacement des aires de service de livraison, de chargement et de ramassage des ordures sur le côté ou à l'arrière des bâtiments afin de réduire les interruptions de la circulation sur la voie publique et d'améliorer l'esthétique du paysage de rue. Veiller à ce que toutes les aires de descente des piétons requises fassent l'objet d'un aménagement paysager approprié.



Ottawa



Ottawa

Ligne directrice 27 :

Équipement de services publics

Concevoir tout l'équipement de services publics de manière à ce qu'il ne nuise pas à la qualité du paysage de rue, soit en l'intégrant dans un bâtiment, en l'intégrant dans des éléments du paysage de rue, comme des points d'accès ou des lampadaires, en l'aménageant de manière à le rendre invisible depuis la voie publique, ou en le masquant à l'aide d'éléments paysagers. Regrouper si possible les services publics afin de minimiser l'impact visuel.



Oakville



Montreal

Ligne directrice 28 :

Stationnement de surface

Aménager les places de stationnement requises sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, et à bonne distance des intersections dans le cas des terrains d'angle. Limiter le nombre d'entrées privées à une par façade, afin de réduire l'interaction entre piétons et automobilistes sur le trottoir et de maximiser l'espace d'aménagement paysager et de stationnement sur rue.



Ottawa



Ottawa

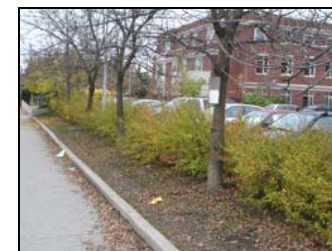
Ligne directrice 29 :

Écran de stationnement de surface

Aménager une aire paysagère d'une largeur de 3,0 à 6,0 mètres le long des parcs de stationnement de surface adjacents à une emprise publique.



Ottawa



Ottawa

Ligne directrice 30 : Entrées de Parking garage entrances

Concevoir toutes les entrées de garage donnant sur la voie publique de manière à ce qu'elle ne dominent pas le paysage de rue, grâce à l'aménagement paysager et aux traitements architecturaux, comme les balcons en surplomb ou les entrées avec retrait.



Ottawa



Ottawa

Ligne directrice 31 : Structures de stationnement – autonomes

Concevoir les parcs de stationnement surélevés accueillant des utilisations commerciales ou résidentielles en rez-de-chaussée de manière à ce qu'ils couvrent toute la longueur de la façade donnant sur la voie publique.



Ottawa



Ottawa

Ligne directrice 32 : Structures de stationnement – accessoires

Veiller à ce que les parcs de stationnement surélevés aménagés aux étages inférieurs de bâtiments soient intégrés dans leur forme et leur architecture, de manière à ce qu'ils soient imperceptibles.



Ottawa



Ottawa

Aménagement urbain

5.2.4 Espaces ouverts et liens

Ligne directrice 33 :

Arbres adultes

Intégrer les éléments naturels existants, comme les arbres adultes, dans les aménagements en variant au besoin les marges de reculement des bâtiments.



Ottawa



Calgary

Ligne directrice 34 :

Allées piétonnières intra-îlots

Diviser les grands îlots aménagés avec des allées larges d'au moins 3,0 mètres, afin de faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes dans le quartier.



Calgary



Toronto

Ligne directrice 35 :

Espaces publics actifs

Aménager les utilisations actives créant une circulation piétonnière, comme les commerces de détail, les cafés, les restaurants et les zones résidentielles de plus forte densité, aux limites des places et des allées piétonnières. Veiller à ce que des fenêtres donnent sur ces zones pour créer un intérêt et améliorer la sécurité sur ces parcours.



Ottawa



Toronto

Ligne directrice 36 :

Conception des parcs

Intégrer des matériaux végétaux et des éléments construits dans les parcs et les places, de manière à ce qu'ils définissent et articulent les zones d'activité, la circulation, les points d'accès, les aires de bancs et de réunion.



Ottawa



Calgary

Ligne directrice 37 : Installations de gestion des eaux pluviales

Concevoir les installations de gestion des eaux pluviales de manière à offrir des possibilités d'accès public, d'interprétation et de sensibilisation, et de manière à protéger et mettre en valeur les éléments et les fonctions de la nature. Veiller à ce que les bassins ne soient pas entièrement clôturés et que les clôtures requises soient de nature décorative.



Montreal



Ottawa

Ligne directrice 38 : Aires d'agrément extérieures

Aménager des aires d'agrément extérieures pour les immeubles d'appartements et polyvalents, à un endroit adjacent à un espace intérieur de loisir, visibles des unités résidentielles et bien intégrées dans le paysage de rue. Ces aires d'agrément extérieures peuvent également être aménagées sur des toits-terrasses arborés, cachés et protégés du vent.



Ottawa



Toronto

Ligne directrice 39 :

Sentiers

Concevoir des sentiers sans obstacles, à la signalisation claire, comportant un revêtement particulier aux intersections avec les voies publiques et offrant des commodités comme des bancs, des paniers à rebuts et des postes d'information éducative.



Oakville



Ottawa

Ligne directrice 40 :

Patios

Utiliser des rampes de terrasse ouvertes et transparentes pour définir la limite entre les espaces publics et privés.



Toronto



Ottawa

Le réseau de transport du centre-ville sera accessible et durable. Il sera axé sur les modes de transport excluant l'automobile, comme le transport en commun, le vélo et la marche. Ce réseau de transport comportera quatre volets : le réseau de transport en commun, le réseau routier, le réseau piétonnier et cycliste ainsi que le réseau de parcs de stationnement. La bonne coordination de tous ces volets est essentielle pour atteindre les objectifs de forme bâtie et d'aménagement urbain fixés pour le centre-ville.

6.1 Réseau de transport en commun

Deux lignes de transport en commun rapide desserviront le centre-ville, une ligne est-ouest de train léger sur rail (TLR) et l'autre nord-sud de transport en commun rapide par autobus. Le TLR circulera dans les voies centrales de la promenade Chapman Mills, séparées de la circulation automobile à l'aide de terre-pleins aménagés. Le service de transport en commun rapide par autobus sera assuré dans un couloir réservé au nord de la promenade Chapman Mills, et dans les voies centrales de la promenade Chapman Mills et du chemin Greenbank, au sud de la promenade Chapman Mills.

L'aménagement de trois stations de TLR est proposé sur la promenade Chapman Mills : la station est, à la hauteur de la promenade Longfields; la station centrale, à l'intersection des trajets de TLR et de transport en commun rapide par autobus; et la station ouest, à la hauteur du chemin Jockvale. Trois arrêts de transport en commun rapide par autobus sont également proposés au centre-ville : un au nord de la promenade Chapman Mills, un sur la promenade Chapman Mills et un au sud de la promenade Chapman Mills.

Le point central de transport en commun du centre-ville de Nepean-Sud est à l'intersection des trajets de TLR et de transport en commun rapide par autobus. Ce « carrefour » sera un point central de transport en commun pour la collectivité en général, où les résidents du centre-ville et les usagers du transport en commun effectuant une correspondance depuis les autobus locaux desservant les secteurs résidentiels et

commerciaux environnants pourront accéder à des services de transport en commun rapide. Le réseau de transport en commun se développera en parallèle avec la construction des lignes de transport en commun rapide, les aménagements réalisés au centre-ville et dans les secteurs résidentiels et commerciaux environnants.

Politiques

- (1) Les tracés et les emplacements des stations proposés pour le TLR et le transport en commun rapide par autobus sont définis à l'annexe 3. Le tracé des parcours et l'emplacement des stations ont été déterminés par suite d'études d'évaluation environnementale réalisées pour le prolongement ouest du projet de TLR nord-sud et pour le prolongement sud-ouest du Transitway.
- (2) Tous les projets doivent être conformes aux principes d'aménagement axé sur le transport en commun, y compris les dispositions de la section 4.3 du Plan officiel et des politiques et lignes directrices d'aménagement urbain du présent PCC.
- (3) La Ville entreprendra l'élaboration d'un plan conceptuel visant le « carrefour » de transport en commun à l'intersection des trajets de TLR et de transport en commun rapide par autobus, conformément à la section 8.6 du présent PCC. Ce plan illustrera la façon dont ce « carrefour » prendra en compte des éléments comme les itinéraires de déplacement des piétons, les bâtiments près de la voie publique, l'aménagement paysager, le mobilier urbain et la place publique centrale.
- (4) Aucun parc-o-bus ne sera aménagé au centre-ville à long terme.
- (5) À court terme, les artères, les rues collectrices et les rues collectrices principales seront utilisées par les services locaux de transport en commun desservant les terminus existants du réseau de transport en commun rapide. À plus long terme, les installations de transport en commun rapide effectueront la plupart des trajets fréquents et de longue distance, tandis que le service local sera affecté au centre-ville et pourrait être supprimé dans certaines rues.

6.2 Réseau routier

Le réseau routier est organisé de manière à relier le centre-ville et les quartiers environnants, à offrir un modèle d'îlots d'aménagement réguliers et à intégrer les différents quartiers au sein du centre-ville. Le réseau routier est fondé sur un quadrillage hiérarchique d'artères, de rues collectrices, de rues locales et d'allées arrière interreliées. Les artères auront la plus grande capacité de circulation traversant et contournant le centre-ville. Les rues collectrices relieront les différents quartiers au centre-ville et achemineront la circulation entre les rues locales et les artères. Les rues locales sont plus courtes et essentiellement destinées à répartir la circulation vers les propriétés individuelles. Les allées arrière ne servent qu'à permettre un accès arrière aux aires de stationnement et aux garages d'îlots en particulier. Ils ont une capacité de circulation réduite et remplissent généralement une fonction d'aménagement urbain en limitant le nombre d'entrées privées et de garages dans le paysage des rues principales.

Politiques

- (1) Le réseau routier proposé, constitué d'artères, de rues collectrices principales, de rues collectrices et de rues locales, est illustré à l'annexe 2.
- (2) Les emprises proposées de toutes les rues et allées du centre-ville sont définies dans le tableau 4. Les coupes transversales figurant à l'appendice E offrent une vision des rues.
- (3) Toutes les voies publiques du centre-ville seront construites conformément aux normes approuvées de la Ville d'Ottawa. Il pourrait être nécessaire d'approuver de nouvelles normes en la matière, afin de respecter la vision définie par le PCC.
- (4) Les intersections en accès complet aux artères seront limitées à certains points, tel que défini lors d'études subséquentes réalisées dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement. Les points d'accès restants auront, au minimum, des fonctions d'« entrée à droite, sortie à droite ».
- (5) Le quadrillage d'artères, de rues collectrices principales et de rues collectrices sera élaboré selon des normes de conception

qui permettront un service de transport en commun pratique et régulier. Les rues doivent être configurées de manière à éviter le ralentissement du service d'autobus par les embouteillages éventuels. Il faudra pour cela éviter les renflements pour autobus lorsque le stationnement sur rue est autorisé, éviter les voies d'arrêt d'autobus et faire appel aux signalisations de priorité aux autobus aux intersections les plus importantes.

- (6) La Ville collaborera avec les propriétaires concernés lors de la conception des principales voies, de manière à aborder le problème d'accès aux édifices existants.

Tableau 4 : Emprises proposées au centre-ville¹

Voie publique	Type de voie	Emprise (en mètres)
Chemin Greebank (sud) ¹	Artère	41,5
Promenade Longfields	Artère	37,5
Chemin Greenbank (nord) ¹	Artère	37,5
Promenade Chapman Mills	Collectrice principale	41,5
Rue commerciale ²	Collectrice/locale	20,0
Rue résidentielle ²	Collectrice/locale	20,0
Promenade Half Moon Bay ³	Locale	20,0
Allée commerciale	Allée arrière	9,5
Allée résidentielle	Allée arrière	8,5

Notes :

- ¹ Toutes les largeurs d'emprises proposées sont caractéristiques de ces voies – les largeurs réelles de certains tronçons peuvent varier selon les conditions, comme par exemple les voies de virage.
- ² La ligne de séparation des tronçons nord et sud du chemin Greebank est la promenade Chapman Mills.
- ³ Les rues collectrices et locales auront une emprise de 20,0 mètres partout au centre-ville.
- ⁴ La promenade Half Moon Bay sera à un côté bâti sur toute sa longueur, avec des aménagements uniquement du côté nord.

6.3 Réseau piétonnier et cycliste

Le réseau piétonnier et cycliste sera sécurisé et accessible à tous les usagers. Il sera harmonisé à la forme bâtie environnante et relié à diverses destinations du centre-ville et des quartiers environnants. Le réseau piétonnier du centre-ville sera constitué de deux trottoirs le long des voies publiques et de sentiers piétonniers ou polyvalents dans les parcs et les aires naturelles, tandis que le réseau cycliste du centre-ville comprendra des voies réservées le long des grandes rues et de sentiers polyvalents dans les parcs et les aires naturelles.

Politiques

- (1) Des trottoirs seront construits des deux côtés de toutes les voies publiques.
- (2) L'aménagement des rues doit inclure la mise à disposition d'équipements sûrs, pratiques et attrayants pour les piétons et les cyclistes, et offrir des liens vers les arrêts de transport en commun ainsi qu'entre les bâtiments, les terrains adjacents, les aires environnantes et les voies publiques.
- (3) Des parcs de stationnement à vélo en nombre suffisant, conformément au règlement de zonage applicable, doivent être aménagés près des arrêts de transport en commun, dans les zones de grande activité, dans les parcs et dans les lieux reliés au réseau piétonnier et cycliste.

6.4 Stationnement

Le stationnement au centre-ville sera considérablement différent de celui des terrains vierges habituels. Il sera en grande partie aménagé dans des structures, surélevées et souterraines, et autorisé sur rue afin d'éviter la prépondérance des grandes aires de stationnement de surface, qui nuisent à l'esthétique des rues, et de maximiser le nombre de terrains pouvant être aménagés.

Politiques

- (1) L'accès aux aires de stationnement de surface et de chargement depuis les allées arrière est privilégié pour tous les

aménagements et sera encouragé lors du processus d'examen des demandes d'aménagement. Bien que le présent PCC autorise diverses solutions de rechange en matière de stationnement et d'accès, les aires de stationnement :

- (a) ne doivent pas se trouver entre l'emprise publique et la façade d'un bâtiment adjacent, ou entre la façade et le côté extérieur dans le cas des terrains d'angle;
 - (b) doivent présenter un nombre limité de points d'accès depuis la rue principale afin de limiter les interférences avec le domaine piétonnier;
 - (c) ne doivent pas nuire à l'apparence esthétique des rues.
- (2) La Ville encouragera le partage des parcs de stationnement, sous réserve d'évaluation des projets.
 - (3) L'aménagement de parcs de stationnement souterrains sera encouragé dans tous les projets, indépendamment des politiques de la section 4.0 sur les exigences minimales en matière de stationnement souterrain.
 - (4) Le stationnement sur rue est autorisé des deux côtés de toutes les voies publiques du centre-ville. Des restrictions, liées notamment aux heures de pointe, pourraient être exigées à long terme dans les principales voies de circulation.
 - (5) Les règlements financiers des exigences de stationnement seront pris en compte par la Ville au centre-ville, les exigences minimales servant de référence pour le calcul des exigences de stationnement.
 - (6) Les exigences de stationnement de tout projet individuel non-résidentiel ne doivent pas nécessairement être satisfaites sur le même terrain ou sur un terrain contigu à l'aménagement. Les places de stationnement requises pour un projet au centre-ville peuvent être aménagées dans les 500 mètres autour de cet aménagement, sous réserve d'approbation par la Ville.
 - (7) Les normes de stationnement pour le centre-ville seront fondées sur des normes réduites tenant compte d'un aménagement axé sur le transport en commun, tel que déterminé par le Règlement de zonage. Au centre-ville, les objectifs de stationnement sont les suivants :

- (a) Un minimum de 3,75 places et un maximum de 4,25 places par 100 mètres carrés de surface de plancher brute pour toutes les utilisations de commerce de détail;
 - (b) Un minimum de 2,5 places et un maximum de 3,0 places par 100 mètres carrés de surface de plancher brute pour toutes les utilisations commerciales administratives;
 - (c) Un minimum de 1,0 place et un maximum de 1,75 places par unité, y compris les places pour visiteurs, pour toutes utilisations résidentielles en copropriété;
 - (d) Un minimum de 1,0 place et un maximum de 2,0 places par unité pour toutes les utilisations résidentielles en propriété libre.
- (8) Le personnel de la Ville préparera, une fois approuvé le présent PCC, une stratégie de stationnement au centre-ville. Cette stratégie fournira des orientations précises en matière de stationnement sur rue, de parcs de stationnement municipaux et de réductions d'exigences de stationnement.

7.1 Eaux usées et approvisionnement en eau

En matière d'exigences sanitaires, le centre-ville sera viabilisé grâce à un raccordement au collecteur de Nepean-Sud existant, situé près de l'intersection du chemin Jockvale et de la rivière Jock. La Ville d'Ottawa a réalisé une étude fonctionnelle de ce raccordement en 2003 et le premier tronçon vers le chemin Jockvale, à la hauteur de la rivière Jock, a été construit en 2005. Pour ce qui concerne l'approvisionnement en eau, le centre-ville sera viabilisé en eau potable grâce au réservoir et à la station de pompage du chemin Fallowfield. Ces installations sont reliées à l'usine centrale de purification de la Ville d'Ottawa, aménagée sur la rivière des Outaouais, grâce à la conduite d'eau principale de l'avenue Woodroffe.

Politiques

- (1) Tous les aménagements seront réalisés conformément au Plan directeur de l'infrastructure, au Rapport sur la capacité de service préparé en complément de la Stratégie d'aménagement urbain du centre-ville de Nepean-Sud, et aux normes de la Ville d'Ottawa en matière d'eaux usées et d'approvisionnement en eau.
- (2) Le réseau d'égouts séparatifs illustré à l'annexe 6 n'est que conceptuel en raison du long calendrier d'aménagement du centre-ville et parce que certaines parties de cet aménagement risquent d'être réalisées par étapes de réaménagement, au fur et à mesure que le centre-ville acquerra sa forme définitive. Cette évolution peut nécessiter une réévaluation du tracé du réseau local de canalisation, afin de tenir compte des différentes étapes d'aménagement.

7.2 Gestion des eaux pluviales

L'installation de gestion des eaux pluviale modifiée desservira la partie ouest du centre-ville, grâce à un égout pluvial collecteur dans la rue adjacente à l'est de l'installation et dans la rue est-ouest suivante, située au nord de la promenade Half Moon Bay. Une modification fonctionnelle de l'installation existante sera nécessaire pour viabiliser le dernier secteur

tributaire de cette installation. Une nouvelle installation adjacente au côté est de la promenade Longfields, au nord de la rivière Jock, viabilisera la partie est du centre-ville grâce à un égout pluvial collecteur sous la promenade Longfields, qui se termine juste au sud de la promenade Strandherd. La conception définitive de cette installation déterminera sa configuration exacte.

Politiques

- (1) Tous les aménagements seront réalisés conformément au Plan directeur de l'infrastructure, au Rapport sur la capacité de service préparé en complément de la Stratégie d'aménagement urbain du centre-ville de Nepean-Sud, et aux normes actuelles de la Ville d'Ottawa en matière de gestion des eaux pluviales.
- (2) La configuration et le dimensionnement des installations de gestion des eaux pluviales seront définis par des plans de gestion des eaux pluviales, lors de l'élaboration de plans de lotissement pour l'installation de gestion des eaux pluviales est, et par une étude de conception fonctionnelle réalisée par la Ville et visant l'installation de gestion des eaux pluviale modifiée Kennedy-Burnett.
- (3) Le réseau de drainage des eaux pluviales doit être conçu à la satisfaction de la Ville, en consultation avec l'office de protection de la nature, le ministère des Richesses naturelles et le ministère de l'Environnement et de l'Énergie, au besoin.
- (4) Les installations de gestion des eaux pluviales doivent être conçues comme des équipements communautaires attrayants qui préservent l'intégrité environnementale et écologique, conformément aux politiques et aux lignes directrices d'aménagement urbain énoncées à la section 5.0.

7.3 Services publics

La mise en place de tous les services publics nécessaires pour desservir les aménagements sera effectuée de manière à soutenir les objectifs de forme bâtie et d'aménagement urbain du PCC. Les lignes principales de transport d'électricité devraient être souterraines, tandis que les autres infrastructures de services publics seront conçues à même la forme bâtie,

seront enfouies ou seront intégrées, autant que possible, dans le paysage de rue.

Politiques

- (1) Le PCC du centre-ville, à l'exception de la promenade Strandherd, est fondé sur une viabilisation souterraine complète en matière de services d'électricité. La Ville travaillera de concert avec Hydro Ottawa pour planifier cette viabilisation souterraine et la principale infrastructure de services publics requise, notamment pour planifier l'établissement des coûts et les besoins en espace d'installation. Des modifications au PCC pourraient être nécessaires si ce projet fondamental d'enfouissement total des services publics n'est pas réalisable.
- (2) Avant l'approbation d'un aménagement, tous les fournisseurs de services publics et de télécommunications intéressés doivent confirmer si des services peuvent être offerts en soutien à l'aménagement proposé et doivent également déterminer les emplacements appropriés pour le matériel de services publics volumineux ou pour le regroupement de ces services.
- (3) Tout le matériel de services publics doit être conçu en fonction de l'esthétique globale du paysage de rue, conformément aux lignes directrices d'aménagement urbain de la section 5.2 du présent PCC.

8.1 Administration et interprétation

Le présent PCC constitue un énoncé de politique d'aménagement du territoire destiné à orienter l'aménagement du centre-ville de Nepean-Sud. Une certaine souplesse d'interprétation peut être accordée, à condition que la portée générale des objectifs et des politiques qu'il contient soit respectée, à la satisfaction de la Ville.

Politiques

- (1) Le Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud sera adopté en tant que plan secondaire par voie de modification au Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa. Les sections qui suivent ne feront pas partie de ce plan secondaire :
 - (a) Les paragraphes 1.3 et 1.4;
 - (b) La section 3.0;
 - (c) Les paragraphes 5.2.1 à 5.2.4;
 - (d) Les appendices A à E, inclusivement.
- (2) Bien que seuls les éléments figurant au paragraphe 8.1(1) du plan secondaire seront considérés comme prévus par la loi, la totalité du PCC sera considérée par la Ville comme document d'orientation lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, puisqu'il contient des éléments tels que les lignes directrices d'aménagement urbain.
- (3) Le PCC du centre-ville sera mis en œuvre par les pouvoirs conférés à la Ville d'Ottawa en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, de la *Loi sur les municipalités* et de toute autre législation applicable, et sera mis en œuvre conformément aux politiques applicables du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa.
- (4) Lorsque des listes ou des exemples d'utilisations autorisées sont fournis à la section 4.0 du présent PCC, elles sont destinées à illustrer une portée générale et un type d'utilisation. Les utilisations particulières ne figurant pas sur les listes mais considérées par la Ville comme étant similaires à celles y figurant et conformes à la portée générale du secteur de politique d'utilisation du sol applicable sont autorisées.

8.2 Approbation des demandes d'aménagement

Même si la mise en œuvre du PCC du centre-ville adopte une approche multiforme, les processus traditionnels d'aménagement du territoire, notamment le zonage, les plans de lotissement et les plans d'emplacement, constitueront la principale méthode d'application de ses politiques.

Politiques

- (1) Les demandes d'aménagement doivent être conformes aux politiques pertinentes de la section 4 du Plan officiel.
- (2) Les buts, objectifs et politiques du présent PCC orienteront tous les examens de demande d'aménagement au centre-ville. Les lignes directrices d'aménagement urbain de la section 5.2 serviront à la Ville pour étayer le processus d'examen des demandes d'aménagement et pour proposer des directives précises, mais ne sont pas considérées comme des politiques.
- (3) Tous les aménagements réalisés au centre-ville relèvent de la réglementation des plans d'implantation, conformément au Règlement de la Ville sur les plans d'implantation.
- (4) Le Conseil municipal doit adopter un règlement régissant des catégories et des normes de zonage visant les terrains situés au centre-ville, qui permettra d'autoriser les nouveaux projets au centre-ville. La Ville peut, lors de l'adoption de règlements de zonage, utiliser une zone d'aménagement différé afin de préciser les utilisations futures des terrains dont l'utilisation est, à l'heure actuelle, considérée prématurée ou inappropriée aux fins d'aménagement, pour une ou plusieurs des raisons suivantes :
 - (a) Le plan conceptuel de secteur, conformément à la section 8.3(2) du présent PCC, n'a pas été finalisé à la satisfaction de la Ville;
 - (b) Les équipements communautaires ou l'infrastructure de viabilisation sont insuffisants pour viabiliser l'aménagement proposé;

- (c) Le nombre et l'emplacement des points d'accès à l'emplacement sont inadéquats pour assurer une exploitation sûre et efficace;
- (d) Aucune entente de financement ou de partage des coûts équitable entre les propriétaires concernés n'a été conclue concernant l'infrastructure ou les parcs;
- (e) Un accord de plan d'implantation est nécessaire;
- (f) Des études connexes sont nécessaires.
- (5) Tous les nouveaux aménagements, à l'exception du secteur de vente au détail de Strandherd, conformément à la section 8.2(6), doivent, dans le cadre du processus initial de demande d'aménagement, faire l'objet de plans de lotissement sur toute la propriété, afin d'acquérir toute voie publique désignée à l'annexe 2 ou tout parc désigné à l'annexe 5. Toute voie publique ou parc doit être affecté à la Ville, par le biais du plan de lotissement initial des terrains, avant qu'une approbation soit accordée.
- (6) En ce qui concerne le secteur de vente au détail de Strandherd, les plans de lotissement ne seront exigés qu'en cas de réaménagement et ne le seront pas dans le cas d'éventuels aménagements intercalaires, conformément aux plans directeurs d'emplacement et aux autorisations de zonage existantes. Toute voie publique ou tout parc désignés doivent être affectés au moment du réaménagement, lors de l'élaboration du plan de lotissement initial.
- (7) Des ententes d'aménagement peuvent être exigées par la Ville comme condition à l'approbation des demandes d'aménagement, afin que les approbations nécessaires, les versements de fonds requis, les terrains et les engagements de services soient obtenus. Les ententes d'aménagement peuvent concerner :
 - (a) Les parcs, les espaces ouverts et les éléments environnementaux.
 - (b) Les éléments de paysage de rue, tels que désignés dans un plan directeur de paysage de rue détaillé.

- (c) La distribution d'eau, la collecte des eaux usées et la gestion des eaux pluviales.
- (d) L'infrastructure du transport en commun et des rues ainsi que l'élargissement des rues.
- (e) D'autres services publics.

8.3 Déroulement des étapes

Le centre-ville ne sera pas aménagé dans sa forme définitive dès le départ mais évoluera plutôt depuis les étapes initiales vers une forme achevée qui reflétera celle prévue dans le présent PCC. Lorsque le centre-ville aura atteint sa « forme construite initiale », les emplacements plus vastes contenant de grands commerces de vente au détail pourront, avec le temps, être réaménagés et ainsi offrir un quadrillage de rues et une forme bâtie plus serrés que ceux définis dans le présent PCC.

Politiques

- (1) Les aménagements réalisés au centre-ville seront tributaires de l'infrastructure disponible, notamment les égouts séparatifs, l'approvisionnement en eau et la gestion des eaux pluviales, en plus de la capacité du réseau d'artères.
- (2) Un « plan conceptuel de secteur » approuvé par le directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure, doit être réalisé avant ou pendant l'élaboration du plan de lotissement initial exigé aux sections 8.2(5) ou 8.2(6). Le plan conceptuel de secteur a pour objet d'illustrer que tout aménagement est coordonné et qu'il correspond aux objectifs et aux politiques du PCC. Il doit illustrer et décrire les points suivants :
 - (a) Les modèles de rue et d'îlot dans le secteur visé, en plus de ceux des terrains environnants, illustrant soit les modèles de rue et d'îlot existant, le cas échéant, lors de l'approbation de la demande d'aménagement, soit les modèles conceptuels tirés du présent PCC lorsque aucune demande d'aménagement n'a été approuvée;
 - (b) La répartition de l'utilisation du sol et de la densité;

- (c) La forme bâtie proposée ou une définition de la forme bâtie dans les îlots;
 - (d) Tout parc ou équipement public, ou tout projet de logement social;
 - (e) La manière dont l'aménagement du secteur peut être planifié, depuis la construction initiale jusqu'à sa forme définitive prévue, dans le cas des aménagements existants.
- (3) Un aménagement dans un îlot peut être planifié à partir d'une étape initiale pouvant ne pas satisfaire à toutes les politiques du PCC, jusqu'à la forme définitive prévue par le PCC. Les premières étapes :
- (a) doivent toujours satisfaire aux politiques sur la hauteur minimale des bâtiments figurant à la section 4.0;
 - (b) ne doivent pas exclure la réalisation d'aménagements futurs de plus forte densité dans l'îlot, tel que prévu dans le présent PCC;
 - (c) doivent correspondre au plan conceptuel de secteur, conformément à la section 8.3(2), qui désigne clairement la manière avec laquelle les étapes futures satisferont aux politiques du PCC pour chaque îlot.

8.4 Acquisition et aménagement d'espaces verts

Le réseau d'espaces verts est constitué d'une série de cinq éléments ayant chacun des fonctions, des caractéristiques et des politiques différentes. La plus grande partie du réseau d'espaces verts est appelée à devenir publique.

Politiques

- (1) L'annexe 5 désigne l'emplacement général et la dimension de tous les parcs publics proposés au centre-ville. La Ville fera l'acquisition de ces parcs grâce à diverses mesures, notamment la désignation d'espaces verts effectuée lors du processus d'approbation des demandes de lotissement, les échanges et les achats de terrain.
- (2) En ce qui concerne la désignation d'espaces verts, la Ville fera appel aux « mesures normales » de l'article 51.1(1) de la *Loi*

sur l'aménagement du territoire pour toutes les propriétés du centre-ville, et non pas aux « mesures de rechange » de l'article 51.1(2).

- (3) Le parc de quartier 5 désigné à l'annexe 5 sera acquis dans le cadre d'élaboration du plan de lotissement exigé en vertu de la section 8.2(6).
- (4) Les terrains abritant des équipements de gestion des eaux pluviales ou ceux situés en zone inondable ne seront pas pris en compte pour une désignation de parc, conformément à la *Loi sur l'aménagement du territoire*.
- (5) Lorsqu'un plan de lotissement est proposé pour une propriété ne contenant pas de parc public tel que décrit à l'annexe 5, la Ville exigera un règlement financier des exigences de parc, conformément aux articles 51.1 (3) et (4) de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ces règlements financiers serviront à l'achat du parc désigné à l'annexe 5 ou, une fois ce parc entièrement acquis, serviront à l'achat de parcs dans les quartiers environnants du centre-ville. Ces derniers parcs serviront de terrains de sports destinés aux résidents du centre-ville.
- (6) La Ville poursuivra l'acquisition de propriétés situées dans le secteur désigné à l'annexe 5 comme étant le parc de secteur, dès que des propriétés seront mises en vente, sous réserve du budget et en consultation avec les propriétaires.
- (7) Les bénéfices provenant de la vente des propriétés municipales du centre-ville peuvent être consacrés à l'achat de parcs, conformément à la section 8.4(5). Cette approche sera expliquée plus en détail dans la stratégie de cession des terrains exigée en vertu de la section 8.6.
- (8) La Ville, en collaboration avec tous les propriétaires directement concernés, acquerra en temps utile la propriété désignée à l'annexe 1 comme étant le complexe municipal.

8.5 Logement abordable

Le PCC du centre-ville poursuit les objectifs du Plan officiel en matière de logement abordable, qui établit à au moins 25 % la proportion de logements devant être abordables. On entend par logement abordable un logement pour lequel un ménage à revenu faible ou moyen paie au maximum 30 % de son revenu brut annuel. Les politiques de logement abordable du présent PCC ont trait à deux types de logements : le logement abordable « pour le marché », fourni par le marché privé, et le logement abordable « hors-marché », fourni par les prestataires de logements sociaux.

Politiques

- (1) Au moins 18 % des unités d'habitation du centre-ville, soit environ 1 950 unités sur le total de la forme construite finale, sont désignées comme logements abordables « pour le marché », c'est-à-dire des logements abordables pour les ménages d'Ottawa dont le revenu est égal au 30^e percentile (locataires) et égal au 40^e percentile (propriétaires occupants).
- (2) Au moins 7 % de toutes les unités d'habitation du centre-ville, soit environ 750 unités sur le total de la forme construite finale sont désignées comme logements abordables « hors-marché », c'est-à-dire des logements abordables pour les ménages d'Ottawa dont le revenu est égal ou inférieur au 20^e percentile. L'atteinte de cet objectif dépendra de la disponibilité de fonds provenant des administrations fédérale et provinciale.
- (3) Le type de logement requis et l'emplacement approprié des logements sociaux au centre-ville seront déterminés au moment de l'approbation des plans de lotissement et d'emplacement, sous réserve de l'attribution de fonds par le Conseil. Les emplacements privilégiés pour les logements sociaux permettront un accès facile au transport en commun, aux commerces et aux services communautaires.

- (4) La Ville appuiera l'aménagement de logements sociaux grâce à des programmes municipaux d'encouragement et à des soutiens directs, notamment des subventions d'investissement, le report ou la suspension de droits et de redevances, des mesures d'encouragement à la densité ou des transferts, un assouplissement du zonage ou des normes modifiées d'aménagement. Lorsque des programmes municipaux d'encouragement sont prévus, la Ville passera des accords avec les promoteurs afin de préserver l'abordabilité des logements, avec des mécanismes qui préciseront la combinaison d'unités à fournir, et ces accords seront officiellement inscrits au titre foncier deviendront un règlement municipal sur les installations de logement.

8.6 Initiatives futures

Le PCC du centre-ville constitue la politique d'utilisation du sol qui orientera tous les aménagements futurs réalisés au centre-ville de Nepean-Sud. Bien qu'il offre une orientation générale en matière d'aménagement, il requiert encore d'être précisé pour certains aspects des projets devant être réalisés par la Ville. Des études et des plans à venir compléteront le PCC en ce qui concerne les paysages de rue, le stationnement et les équipements municipaux.

Politiques

- (1) La Ville procédera, au minimum, à l'élaboration des documents suivants après l'approbation du PCC du centre-ville :
 - a) Une stratégie de stationnement;
 - b) Un plan directeur sur le paysage de rue;
 - c) Un plan visant le « complexe municipal de Nepean-Sud »;
 - d) Une étude fonctionnelle visant l'installation de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett;
 - e) Une stratégie visant la cession des terrains municipaux du centre-ville;
 - f) Une stratégie visant les mécanismes de financement couvrant les coûts supplémentaires liés notamment à l'enfouissement des services publics;

- g) Un plan conceptuel du « carrefour » de transport en commun;
- h) Toute autre étude jugée nécessaire.

8.7 Processus de révision

L'aménagement du centre-ville nécessitera pour la réalisation de sa forme bâtie définitive prévue un calendrier plus étendu que dans le cas des secteurs suburbains traditionnels. Bien que le PCC du centre-ville ait été élaboré de manière à accorder une certaine souplesse en matière d'utilisations autorisées, de formes bâties et de taille d'îlots afin de permettre au secteur de l'aménagement de s'adapter à l'évolution du marché, des modifications au PCC pourront être nécessaires au cours de son application. Le PCC permet des révisions aux délais d'exécution, à condition que sa portée générale soit préservée.

Politiques

- (1) Tout changement proposé à un calendrier doit tenir compte des buts, objectifs et politiques du PCC. Des mises à jour des études étayant le PCC peuvent être exigées par suite de tout changement proposé.
- (2) Tout changement nécessitant une modification du Plan officiel peut également nécessiter une modification correspondante au Plan secondaire du centre-ville de Nepean-Sud.
- (3) Les modifications mineures au PCC proposées avant l'approbation d'un plan de lotissement ou d'un plan d'implantation peuvent être faites à la discrétion du directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure. L'approbation par la Ville d'un plan de lotissement ou d'un plan d'implantation reflétant ces changements constitue également une approbation de la modification apportée au PCC. Ces changements comprennent :
 - (a) Les rectifications mineures aux rues, mais pas la suppression de rues;
 - (b) Les rectifications mineures à la taille ou à la forme des îlots d'aménagement;
 - (c) Les rectifications mineures à un « plan conceptuel de secteur », conformément à la section 8.3(2);
 - (d) Les autres changements jugés mineurs par le directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure.
- (4) Pour lancer le processus énoncé à la section 8.7(3), un promoteur doit présenter à la Ville un plan conceptuel de secteur, conformément à la section 8.3(2). La Ville distribuera des exemplaires de ce plan aux propriétaires directement touchés par les changements proposés, afin de connaître leur point de vue. Si aucune objection n'est émise, le Comité de l'urbanisme et de l'environnement aura le pouvoir d'approbation, à défaut de quoi ce rôle sera assumé par le directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure. Chaque changement successif au PCC doit prendre en compte les changements précédents approuvés, que la Ville conservera dans ses dossiers. Une modification correspondant au Plan secondaire du centre-ville de Nepean-Sud peut également être exigée.
- (5) Les changements majeurs au PCC proposés avant l'approbation d'un plan de lotissement ou d'un plan d'implantation seront conditionnels à l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement. Ces changements comprennent :
 - (a) Les variantes majeures aux modèles de rues et d'îlots;
 - (b) Tout changement dans un secteur de politique d'utilisation du sol, sauf si un autre secteur de politique est précisé à la section 4.0;
 - (c) Les autres changements jugés majeurs par le directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure.
- (6) Les changements au PCC effectués par le personnel doivent suivre le processus décrit à la section 8.7(4).

8.8 Surveillance continue

Étant donné le délai d'exécution plus long requis pour l'aménagement total du centre-ville, il est essentiel que le PCC du centre-ville fasse l'objet d'une surveillance continue pour que la vision, les objectifs et les politiques qu'il représente soient respectés. Cette surveillance doit permettre de s'assurer que les hypothèses étayant le PCC sont toujours valides, que les politiques et lignes directrices qu'il contient sont suivies et aboutissent aux résultats attendus.

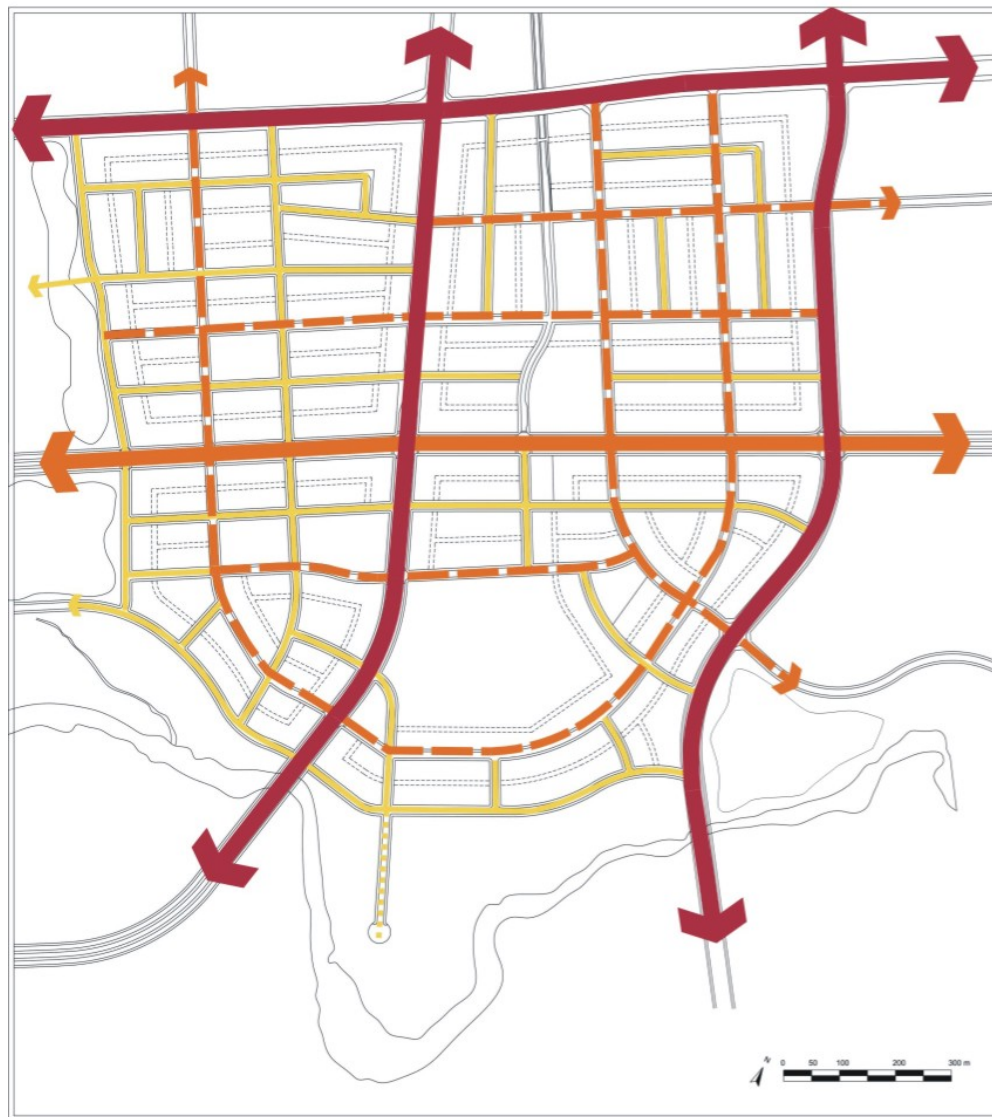
Politiques

- (1) La Ville vérifiera le nombre total et la forme des logements, à l'échelle du quartier et à celle de l'ensemble de la collectivité, au moment de l'approbation des demandes d'aménagement, afin de s'assurer que les objectifs de densité sont atteints ou peuvent l'être lors d'étapes subséquentes.
- (2) Le personnel de la Ville surveillera occasionnellement l'efficacité du présent PCC afin d'évaluer si les buts, les objectifs, les politiques et les lignes directrices sont respectés. Le personnel de la Ville peut être appelé à soumettre à l'approbation du Conseil des modifications au PCC et au Plan secondaire, pour permettre une meilleure mise en œuvre du PCC ou en cas de changement à l'une des hypothèses fondamentales qu'il contient.



Annexe 1 Plan d'aménagement

- Utilisation polyvalente dans un bâtiment de taille élevée
- Utilisation polyvalente dans un bâtiment de taille moyenne
- Utilisation résidentielle dans un bâtiment de taille élevée
- Utilisation résidentielle dans un bâtiment de taille moyenne
- Parc de quartier
- Parc de secteur
- École
- Complexe municipal
- Secteur de vente au détail de Strandherd
- Bassin de rétention des eaux pluviales

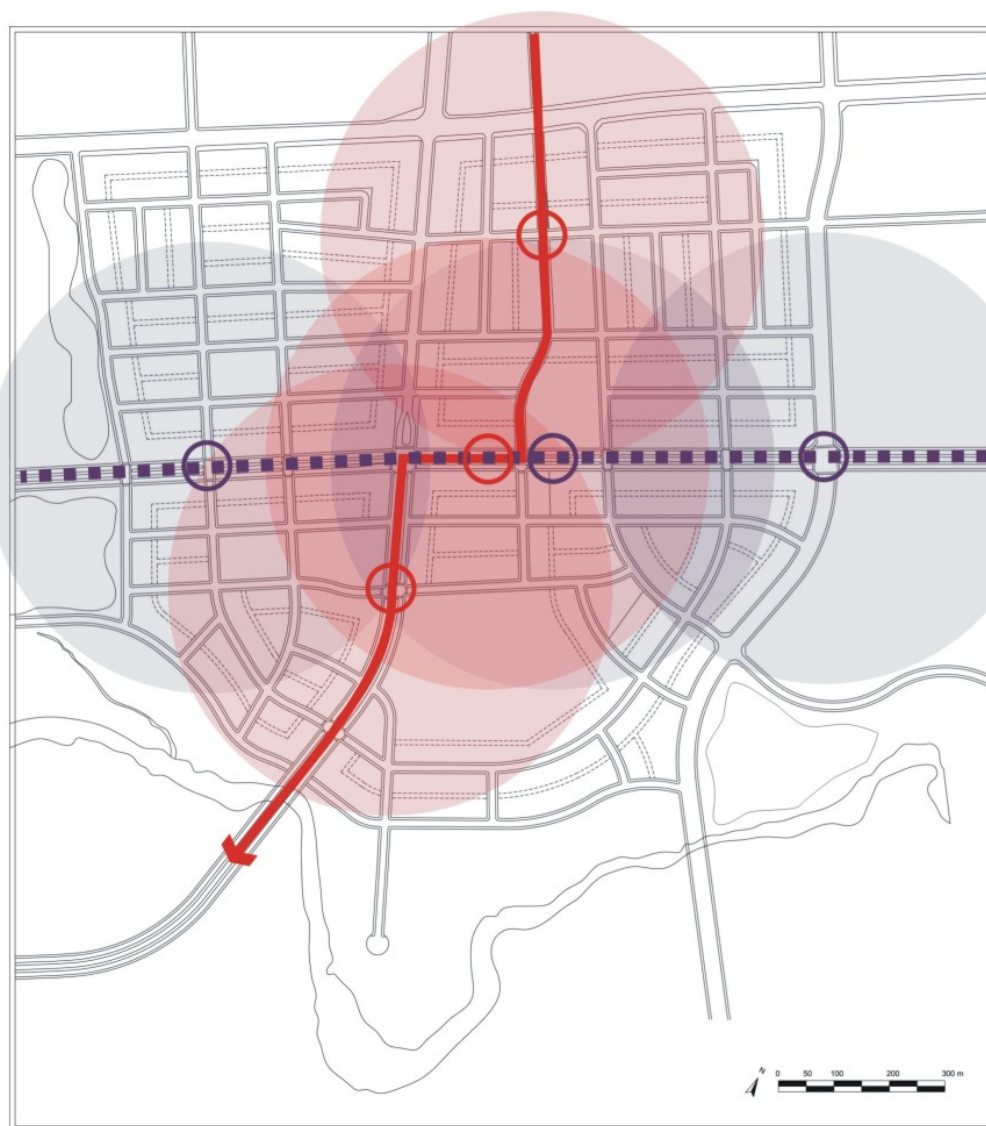


Annexe 2 Plan du réseau routier

-  Artère
-  Rue collectrice principale
-  Ru collectrice
-  Rue locale
-  Allée
-  Accès au parc communautaire

Annexe 3 - Plan du réseau de transport en commun

-  Transport en commun rapide par autobus
-  Train léger sur rail (TLR)
-  Quai de transport en commun rapide par autobus
-  Quai de TLR
-  Rayon de marche de 600 m depuis les quais



Annexe 4 - Plan du réseau cycliste

-  Piste cyclable sur voirie
-  Sentier polyvalent



Annexe 5 Plan du réseau d'espaces verts

-  Parcs publics
-  « Parc Half Moon Bay »
-  Écoles
-  Place publique
-  Bassin de rétention des eaux pluviales
-  Sentier polyvalent





Annexe 6 - Plan du réseau de viabilisation

-  Bassin de rétention des eaux pluviales
-  Conduite principale
-  Égout collecteur pluvial
-  Égout collecteur d'eaux usées



Nota :

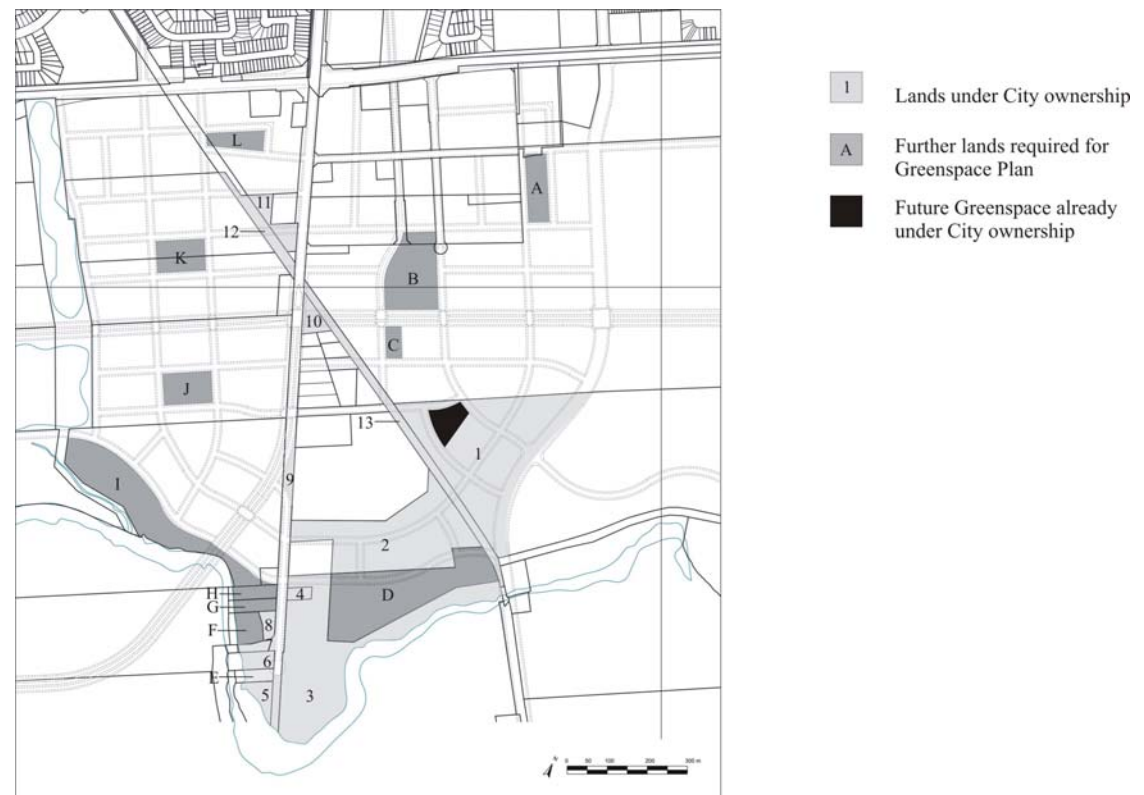
La couleur des différents terrains illustre les limites de ces terrains ou de groupes de terrains, et n'identifie pas leurs propriétaires.

L'appendice B décrit les propriétés qui, au moment de la rédaction du PCC, appartenaient à la Ville au centre-ville, en plus des terrains supplémentaires qui devront être acquis pour réaliser le Plan des espaces verts et des terrains réservés à la création de parcs susceptibles d'être dus à la Ville. Ces annexes sont fournies à titre informatif, en vue de constituer une base d'approche officielle d'acquisition d'espaces verts.

Terrains appartenant à la Ville		Terrains requis en vertu du Plan des espaces verts	
Terrain	Superficie (hectares)	Terrain	Superficie (hectares)
1	8,91 ¹	A	0,91
2	5,62 ²	B	2,19
3	6,81	C	0,32
4	0,19	D	4,25
5	0,41	E	0,30
6	0,35	F	0,51
7	0,24	G	0,33
8	0,23	H	0,38
9	0,03	I	3,54
10	0,40 ³	J	0,97
11	0,61 ⁴	K	0,98
12	0,71 ⁵	L	0,59
13	1,76		
TOTAL	26,27	TOTAL	15,87

Notes :

- ¹ Comprend 2,65 hectares de voies publiques futures.
- ² Comprend 0,77 hectare de voies publiques futures.
- ³ Comprend 2,65 hectares de voies publiques futures.
- ⁴ Comprend 0,09 hectare de voies publiques futures.
- ⁵ Comprend 0,08 hectare de voies publiques futures.



Secteur	Superficie du secteur (hectares)	Cession de parc dans le secteur ² (hectares)	Parc planifié dans le secteur (hectares)	Excédent / perte de parc dans le secteur (hectares)
A	29,7	1,49	3,22	- 1,73
B	8,3 ³	0,42	0	+ 0,42
C	6,6	0,33	0	+ 0,33
D	3,2	0,16	0	+ 0,16
E	11,7	0,59	0	+ 0,58
F	12,6	0,63	0,97	- 0,34
G	8,2	0,41	0	+ 0,41
H	10,6	0,53	0,98	- 0,45
I	13,6	0,68	0,59	+ 0,09
J	25,0	1,25	0	+ 1,25
TOTAL	91,44	6,48	5,17	+ 0,72

Notes :

- ¹ Tous les calculs sont approximatifs et ne doivent être utilisés qu'à des fins d'information sur les superficies consacrées aux parcs.
- ² À un taux de superficie brute de 5 % consacrée aux parcs; ne tient pas compte du taux de 2 % des aménagements polyvalents ou des bâtiments commerciaux, la cession peut donc être inférieure en fonction du résultat final construit.
- ³ Sans compter les terrains réservés au parc de quartier 2, appartenant actuellement à la Ville.





Stade 1

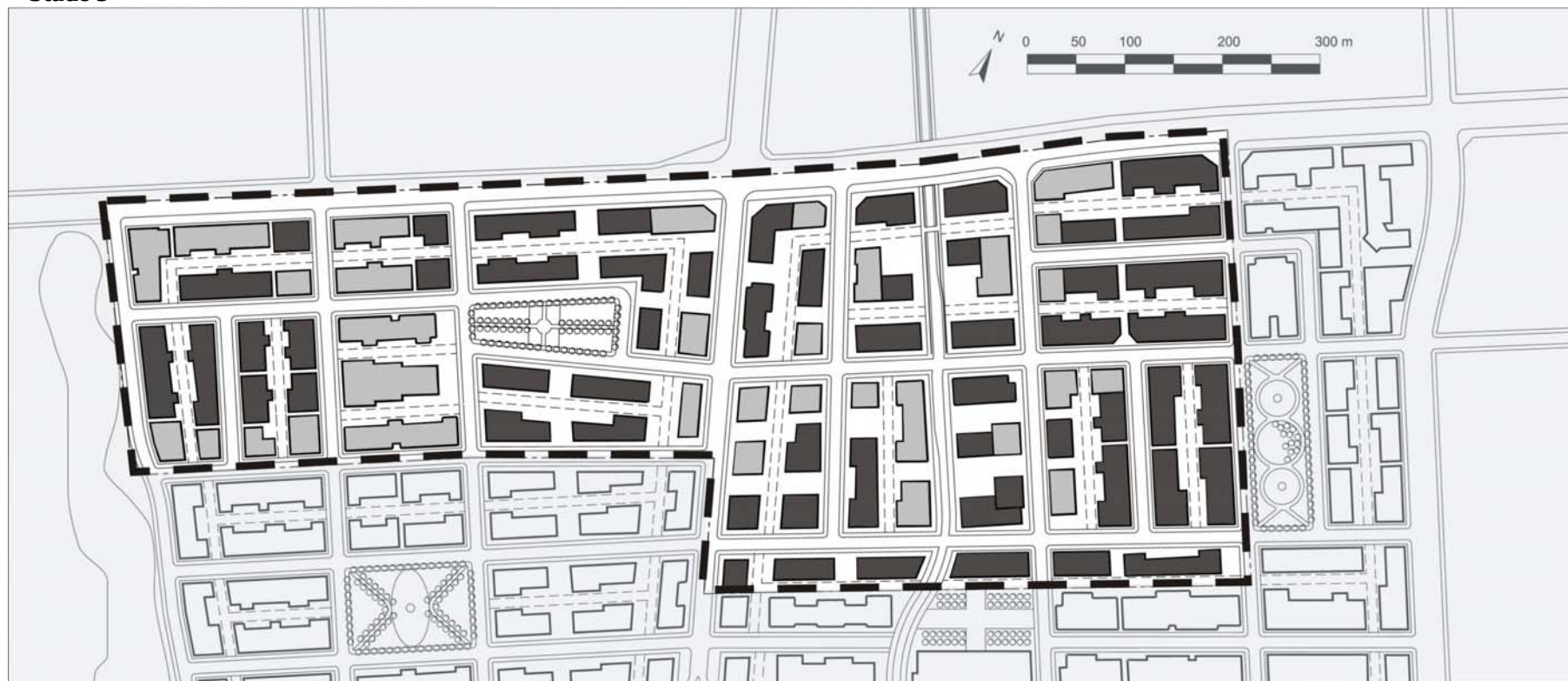


Plans de démonstration – Secteur commercial de Strandherd

Stade 2



Stade 3



Voie publique	Emprise	Type	Fonction conceptuelle	Coupe transversale type
Chemin Greenbank (au sud de la promenade Chapman Mills)	41,5	Artère	- Lien nord-sud principal - Rue principale à utilisation polyvalente - Couloir de transport en commun rapide - Point d'entrée	
Promenade Longfields	37,5	Artère	- Lien entre le centre-ville et les quartiers de Chapman Mills - Itinéraire nord-sud principal sur la limite du quartier	
Chemin Greenbank (au nord de la promenade Chapman Mills)	37,5	Artère	- Lien nord-sud principal - Rue principale à utilisation polyvalente - Point d'entrée principal des quartiers nord	

Coupes transversales de voies publiques

Voie publique	Emprise	Type	Fonction conceptuelle	Coupe transversale type
Promenade Chapman Mills	41,5	Route collectrice principale	- Lien est-ouest principal traversant le quartier - Couloir de train léger - Rue principale à utilisation polyvalente - Point d'entrée	Diagram illustrating the cross-section of Promenade Chapman Mills, a 41.5 metres R.O.W. (Right-of-Way). The layout includes a central Light Rail Corridor (8.0m wide) flanked by Median / Platform areas (5.0m each). On the outer sides are Road Corridors (7.75m each) and Streetscape areas (4.0m each). The Road Corridors contain Drive/Park and Bike Lanes (4.5m each) and Drive Lanes (3.25m each). The diagram also shows building types: Office and Residential on the left and right, and Retail at the bottom corners.
Promenade Half Moon Bay	20,0	Local	Façade ouverte le long de la rivière Jock et du parc communautaire afin d'offrir des points de vue et une accessibilité au public	Diagram illustrating the cross-section of Promenade Half Moon Bay, a 20.0 metres Emprise. The layout includes a central Couloir routier (11.0m wide) flanked by Paysage de rue areas (4.5m each). The Couloir routier contains a Voie de stationnement (2.5m) and two Entrées privées (3.5m each). The diagram also shows building types: Residential on the right and a mix of Office and Residential on the left.
Rue commerciale	20,0	Local	- Accès aux propriétés commerciales - Liens perméables vers les voies plus importantes pour tous les modes de transport	Diagram illustrating the cross-section of Rue commerciale, a 20.0 metres Emprise. The layout includes a central Couloir routier (12.0m wide) flanked by Paysage de rue areas (4.0m each). The Couloir routier contains a Voie de stationnement (2.5m) and two Entrées privées (3.5m each). The diagram also shows building types: Bureaux et résidentiel on the left and right, and Commerces de détail at the bottom corners.

Coupes transversales de voies publiques

Voie publique	Emprise	Type	Fonction conceptuelle	Coupe transversale type
Rue résidentielle	20,0	Local	- Accès aux propriétés résidentielles - Liens perméables vers les voies plus importantes pour tous les modes de transport	
Allée commerciale arrière	9,5	Allée	- Emplacement des garages à enlever du paysage de rue principal - Emplacement des accès aux aires de service et de chargement	
Allée résidentielle arrière	8,5	Allée	Emplacement des garages à enlever du paysage de rue principal	