

## 4.2.1 Secteurs de centres polyvalents

Le centre polyvalent du pré Tunney est divisé en deux parties distinctes : l'une est le pré Tunney en soit, qui possède actuellement les utilisations et le caractère d'un complexe de bureaux, l'autre est le secteur au sud de la rue Scott appelé carrefour Holland-Parkdale, qui abrite diverses utilisations, densités et types de bâtiment, mais qui n'a pas d'identité cohérente. Le futur plan directeur pour le pré Tunney établira un cadre de densification du site au fil du temps qui prévoira diverses utilisations, tout en préservant les qualités du pré et les bâtiments qui ont une valeur culturelle. Au carrefour Holland-Parkdale, il s'agit d'utiliser la densification pour à la fois appuyer le train léger et créer un endroit distinct doté d'installations commerciales, dans l'intérêt de la communauté en général.

Les orientations stratégiques et lignes directrices ci-dessous s'appliquent au pré Tunney, mais portent surtout sur le carrefour Holland-Parkdale. Ce dernier peut accueillir des immeubles de grande hauteur et des aménagements de forte densité à proximité de la rue Scott et de la station des couloirs de transport en commun. Il y aura une transition entre les plus hauts bâtiments et la rue Spencer et plus au sud de la rue Spencer pour faire une transition de la forme bâtie entre la station des couloirs de transport en commun et la rue Wellington Ouest. Pour réduire les effets néfastes des immeubles de grande hauteur du carrefour sur la partie adjacente de petits immeubles d'Hintonburg, un plan incliné de 45 degrés, couramment utilisé pour régler la transition des hauteurs de bâtiments le long des rues principales traditionnelles de la ville, limitera les hauteurs à proximité de l'avenue Parkdale,

comme le présentent les lignes directrices ci-dessous.

### Des immeubles de grande hauteur, mais pas seulement des immeubles de grande hauteur

Bien que le PCC permette et oriente la construction d'immeubles de grande hauteur dans les centres polyvalents, il reconnaît aussi que ce type d'immeubles n'est pas essentiel à l'atteinte des objectifs de densité et des autres objectifs de design urbain du secteur. Les lignes directrices ci-dessous cherchent à établir une hauteur de base pour les futurs bâtiments de quatre à six étages afin de bien encadrer les rues et d'agrémenter le domaine public. La construction d'immeubles de hauteur moyenne allant jusqu'à neuf étages sera autorisée, pourvu que les septième, huitième et neuvième étages, au minimum, soient en retrait de la façade. Certains sites sont suffisamment grands pour accueillir des immeubles de grande hauteur, mais pour limiter les effets néfastes, les tours des immeubles devront être en retrait de la rue et des autres tours.

Certains sites où pourraient être construits des immeubles de grande hauteur selon les limites de hauteur du plan peuvent être trop petits pour un immeuble qui respecte les lignes directrices ci-dessous. Le cas échéant, un petit site devra être rattaché à un ou plusieurs lots voisins pour créer un site suffisamment grand pour bâtir un immeuble de grande hauteur et respecter les autres exigences du plan. Lorsque ce n'est pas possible, des immeubles de hauteur moyenne (de cinq à neuf étages) peuvent être construits sur les petits sites.

### Utilisations

- a. Le vaste éventail d'utilisations permises sur les propriétés désignées « centres polyvalents » dans le Plan officiel continuera d'être permis dans le secteur de centres polyvalents du PCC, notamment :
  - les utilisations commerciales – une banque (sauf un service au volant), un dépanneur, un hôtel, un bureau, une entreprise de services personnels, un restaurant (sauf un service au volant), un magasin d'alimentation, un magasin de détail, un atelier de service ou de réparation, une brasserie artisanale;
  - les utilisations résidentielles – un immeuble d'appartements, un établissement de soins pour bénéficiaires internes, une maison de retraite, une maison de chambres, un refuge;
  - les utilisations institutionnelles et culturelles – un atelier d'artiste, un cinéma, un centre communautaire, un centre de jour, un hôpital, un établissement d'instruction, une bibliothèque, une clinique, un théâtre, un centre de formation, un lieu de rassemblement, un lieu de culte, un établissement d'enseignement postsecondaire, une installation récréative et sportive, un parc.
- b. Le long des avenues Parkdale et Holland et du côté sud de la rue Scott, il faudra encourager la construction d'immeubles qui contribuent à l'animation du domaine public grâce à des utilisations actives situées au rez-de-chaussée et donnant sur la rue, comme des commerces de détail, des restaurants, des services, des installations récréatives ou des bureaux de professionnels.

## Secteurs de centres polyvalents (suite)

### Densité et forme bâtie – Lignes directrices générales

- En général, les densités d'aménagement les plus fortes devront se trouver dans les îlots du centre polyvalent les plus près de la station des couloirs de transport en commun. Pour que l'aménagement favorise le transport en commun, la densité minimale dans un secteur de centres polyvalents devra correspondre à deux fois la superficie du lot (rapport plancher-sol de 2.0).
- Tous les nouveaux immeubles des centres polyvalents devront être bâtis près des emprises et être adaptés à la rue pour contribuer à l'animation du domaine public. En raison du caractère historique du pré Tunney, il peut y avoir des sites où il est impossible de construire des immeubles près des emprises et des espaces libres publics. Les rues et espaces libres publics devront être bordés d'immeubles formant un mur de rue qui ne fait généralement pas moins de trois étages. Les retraits de cour avant suivants s'appliqueront aux lots du carrefour Holland-Parkdale dont la cour avant donne sur les rues correspondantes :
  - rue Scott : 3 mètres;
  - avenue Parkdale : 1 mètre;
  - avenue Holland : 3 mètres;
  - avenue Hamilton : 3 mètres;
  - avenue Bullman : 3 mètres.
- L'aménagement d'entrées situées au niveau du trottoir

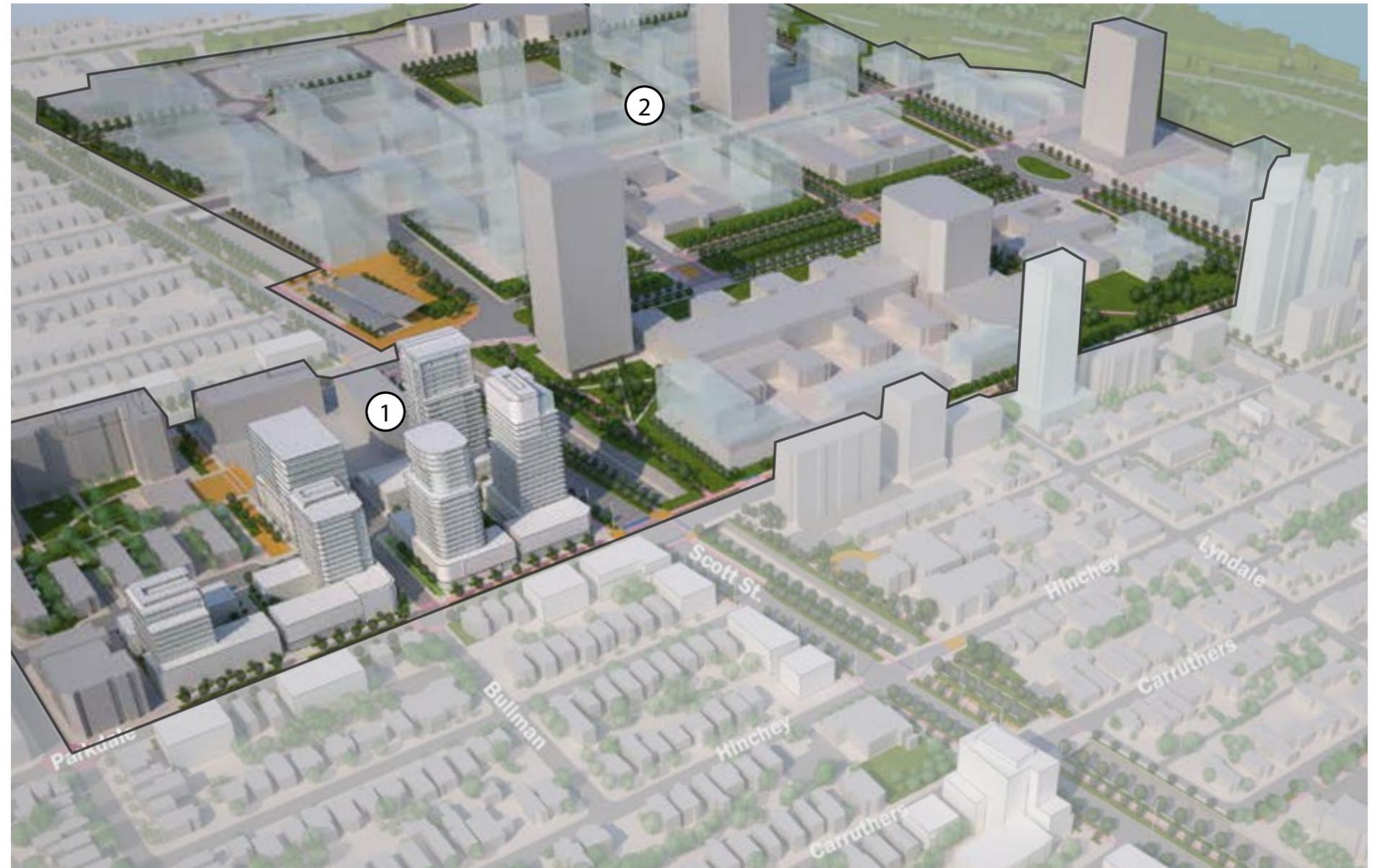


ILLUSTRATION CONCEPTUELLE DE LA VISION DU CENTRE POLYVALENT  
 1 - CARREFOUR HOLLAND-PARKDALE  
 2 - PRÉ TUNNEY

adjacent sera requis dans les immeubles dont le rez-de-chaussée abrite des utilisations commerciales.

- d. L'aménagement d'entrées à chaque logement sera encouragé dans les immeubles dont le rez-de-chaussée abrite des utilisations résidentielles. Le cas échéant, le rez-de-chaussée devra être élevé par rapport au trottoir, habituellement de 0,9 à 1,2 mètre, et un retrait minimal de bâtiment de 3 mètres devra servir de zone tampon entre les domaines public et privé.
- e. Pour dessiner un horizon intéressant, les hauteurs des bâtiments des centres polyvalents doivent varier. Les hauteurs maximales de bâtiments seront régies par le Plan sur les hauteurs maximales. Règle générale, les nouveaux immeubles de moins de quatre étages ne seront pas permis.
- f. Indépendamment du Plan sur les hauteurs maximales, les immeubles de grande hauteur sur les sites à l'ouest de l'avenue Parkdale et au nord de la rue Bullman ne devront pas dépasser le plan incliné de 45 degrés, calculé à partir d'une hauteur de 15 mètres depuis un point à 7,5 mètres à l'ouest de la ligne de lot arrière des propriétés du côté est de l'avenue Parkdale (voir le diagramme).
- g. En général, les rez-de-chaussée destinés à des utilisations commerciales ou à d'autres utilisations actives devront être d'une hauteur minimale de 4,5 mètres.

## Immeubles de hauteur moyenne

- a. Les immeubles de hauteur moyenne de cinq à neuf étages sont permis dans les centres polyvalents. Pour réduire la concentration perçue d'immeubles de plus de six étages, les étages au-dessus du sixième devront être en retrait d'au moins 1,5 mètre du mur de rue de l'immeuble. Par ailleurs, des retraits peuvent être aménagés n'importe où entre le troisième et le sixième étage.
- b. Les balcons sur la façade d'un immeuble de hauteur moyenne devront généralement être encastrés et en retrait du mur de rue. Des balcons avancés pourraient être permis si les étages supérieurs sont en retrait du mur de rue. Pour devenir des points caractéristiques importants, les coins des immeubles de hauteur moyenne donnant sur deux rues doivent faire l'objet d'un traitement architectural spécial, p. ex. une articulation supplémentaire.
- c. Les immeubles de hauteur moyenne devront généralement avoir un retrait minimal arrière de 7,5 mètres pour permettre une intimité, l'aménagement d'une aire d'agrément, de l'aménagement paysager et une transition appropriée avec les propriétés adjacentes. Une réduction du retrait arrière peut être accordée pour la partie latérale d'un immeuble situé au coin de rues.

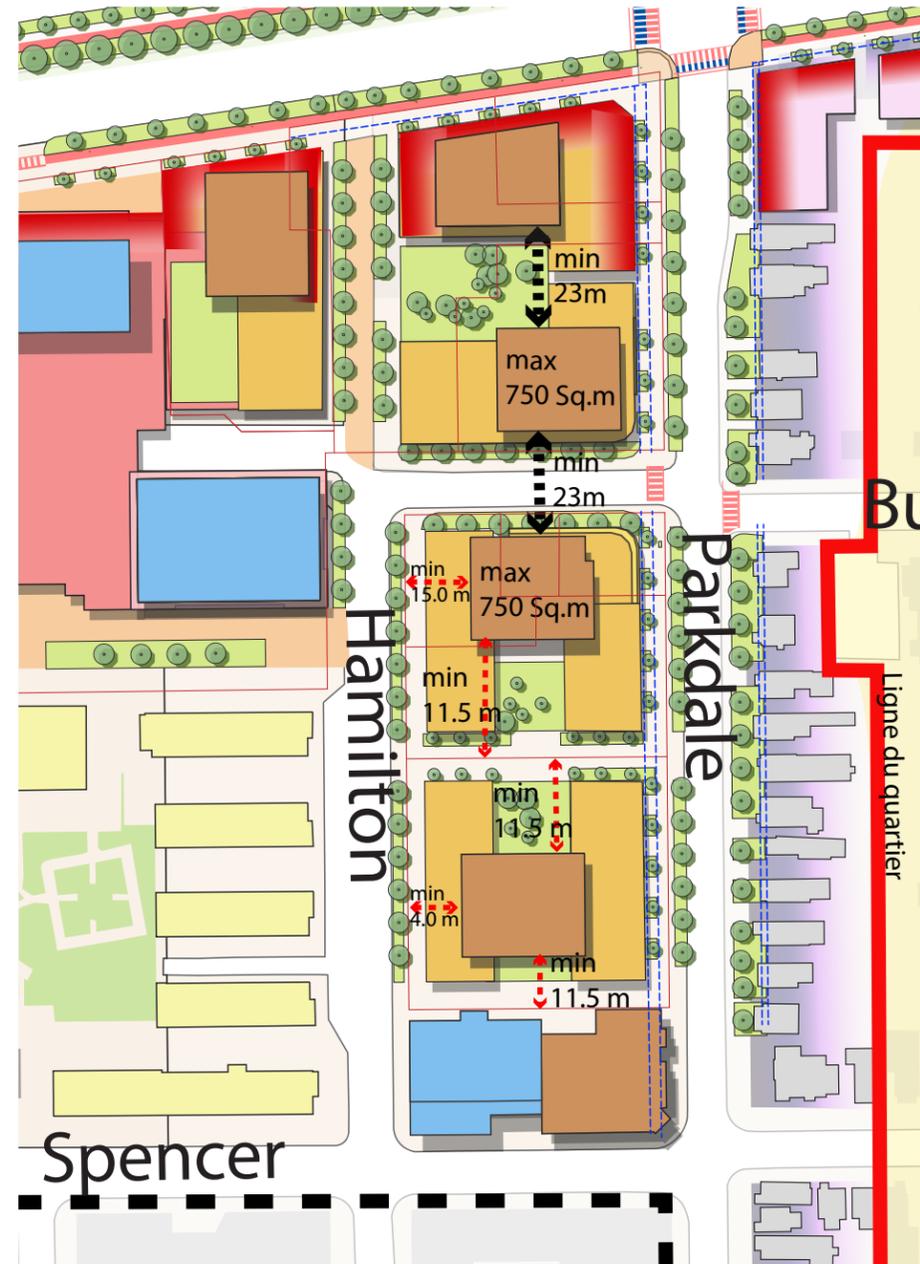


**IMMEUBLES RÉSIDENTIELS DE HAUTEUR MOYENNE  
ABRITANT DES COMMERCES DE DÉTAIL AU NIVEAU DU SOL**

## Secteurs de centres polyvalents (suite)

### Immeubles de grande hauteur

- Les immeubles de plus de neuf étages devront prendre la forme d'une tour sur podium : le podium devra encadrer les rues ou espaces libres adjacents, et les éléments de la tour devront être disposés et regroupés de manière à limiter les effets néfastes sur le domaine public. Les podiums devront faire au minimum trois étages et au maximum six étages. Si le podium fait plus de quatre étages, la façade des cinquième et sixième étages donnant sur une rue devra être en retrait d'au moins 1,5 mètre. Si l'immeuble est situé sur un terrain d'angle, les deux façades devront être en retrait.
- Pour limiter les éventuels effets néfastes sur le domaine public et les propriétés adjacentes, comme l'ombrage excessif et la perte de lumière et de vie privée, l'espace maximal que pourra occuper une tour résidentielle sera de 750 mètres carrés. En général, l'espace maximal que pourra occuper un immeuble à bureaux au-dessus du quatrième étage sera de 2 000 mètres carrés.
- Les tours devront être décalées les unes des autres et séparées d'au moins 23 mètres pour prévenir l'effet de paroi et s'assurer qu'elles permettent une intimité, une luminosité et un panorama adéquats. La distance minimale entre les tours d'habitation entièrement décalées ou entre un édifice à bureaux et une tour d'habitation pourrait être réduite à 18 mètres, pourvu que l'aménagement offre une intimité, une luminosité et un panorama adéquats. La distance



PLAN DE VISUALISATION DU CARREFOUR HOLLAND-PARKDALE



BÂTIMENT COMPOSÉ D'UNE TOUR SUR PODIUM

	Holland-Parkdale Node Mixed-Use Centre Centre d'utilisations polyvalentes du secteur Holland-Parkdale		Low-Profile Residential Building Immeuble résidentiel à profil bas
	Secondary Mainstreet Rue principale résidentielle		Medium-Profile Residential Building Immeuble résidentiel à profil moyen
	Active Frontage Façade active		High-Profile Residential Building Immeuble résidentiel à profil élevé
	Existing/Proposed Open Space Espace ouvert actuel/proposé		Residential Mixed-Use Building Immeuble résidentiel à utilisations polyvalentes
	Existing/Proposed Plaza Place actuelle/proposée		Office Building Immeuble de bureaux
	Neighbourhood Line Ligne du quartier		Retail Building Immeuble commercial
			Public/Institutional Building Édifice public/institutionnel
			Low-Rise Neighbourhood Secteur résidentiel de faible hauteur
			Tunneys Pasture Mixed-Use Centre Subject to Tunneys Pasture Master Plan Centre d'utilisations polyvalentes de pré Tunney Sous réserve du plan directeur de pré Tunney

- minimale entre les édifices à bureaux pourrait être réduite à 12 mètres, tant qu'on évite de créer des murs aveugles et que l'aménagement offre une intimité, une luminosité et un panorama adéquats.
- Les tours ne devront pas avoir de façades vierges, et tous leurs murs devront être munis de fenêtres. Les balcons sur les façades d'un podium devront être encastrés, et les balcons avancés sur les façades d'une tour devront être limités et généralement découragés.
  - Le sommet d'une tour devra faire l'objet d'un traitement distinct. Les cabines de machinerie devront être intégrées à l'architecture du reste de l'immeuble.
  - Les entrées des immeubles de hauteur moyenne dont le rez-de-chaussée abrite des utilisations commerciales devront être situées au niveau du sol et être directement accessibles depuis les trottoirs adjacents.
  - L'aménagement d'entrées à chaque logement sera encouragé dans les podiums dont le rez-de-chaussée abrite des utilisations résidentielles. Le cas échéant, le rez-de-chaussée devra être élevé par rapport au trottoir, habituellement de 0,9 à 1,2 mètre, et un retrait minimal de bâtiment de 3 mètres devra servir de zone tampon entre les domaines public et privé.
  - Le long de la rue, les tours devront être en retrait d'au moins 3 mètres des bords du podium donnant sur une rue ou un espace libre public. De plus, le long de l'avenue Parkdale, le retrait minimal sera de 3,5 mètres de la façade du podium donnant sur l'avenue Parkdale. Les tours devront être en

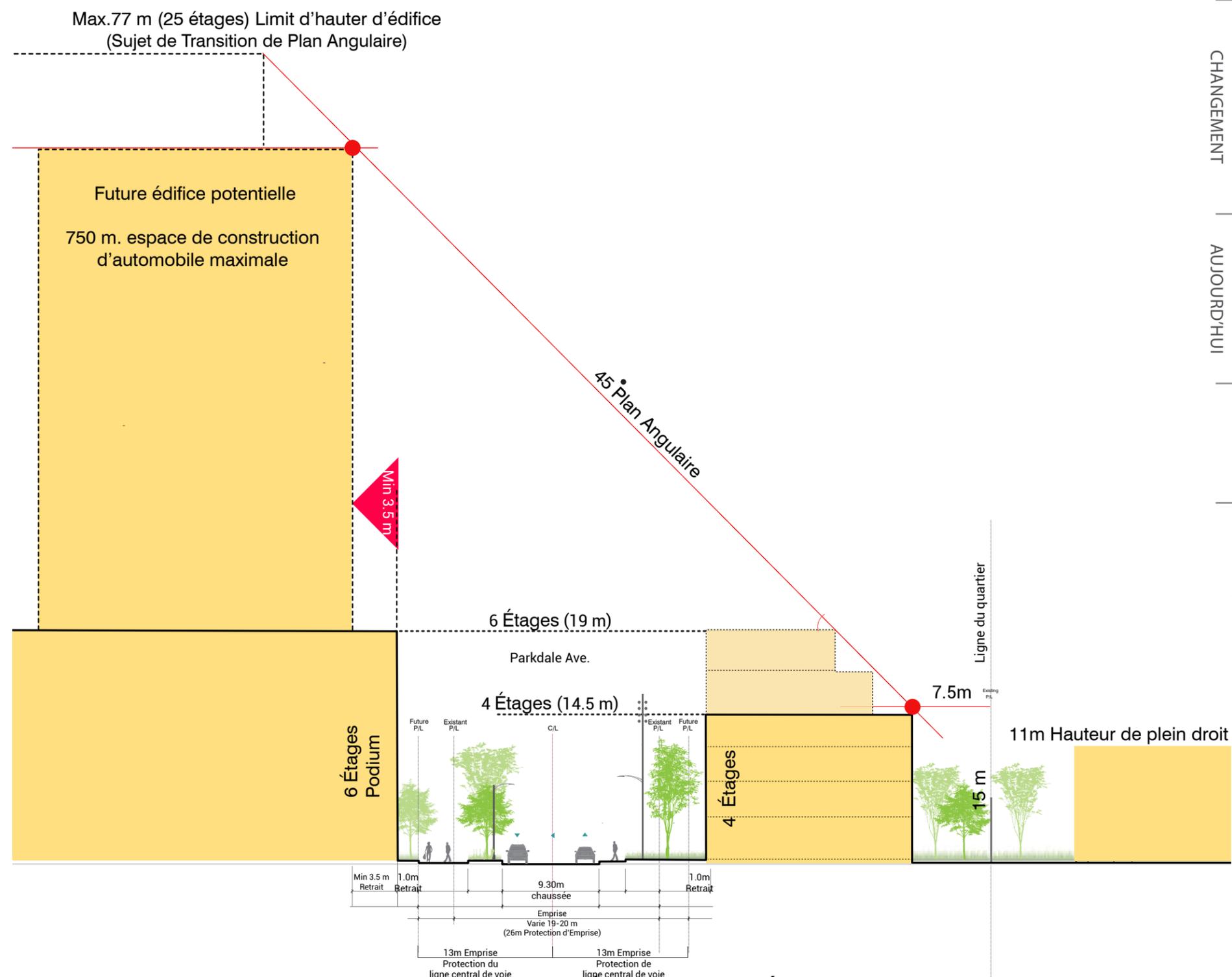


ILLUSTRATION DE LA LIGNE DIRECTRICE VISANT LE RECOURS À UN PLAN INCLINÉ  
POUR ÉTABLIR LA HAUTEUR MAXIMALE D'UNE TOUR

## Secteurs de centres polyvalents (suite)

retrait d'au moins 11,5 mètres d'une ligne de lot latérale intérieure et de la ligne de lot arrière, sauf si la ligne de lot arrière jouxte un espace libre public, auquel cas le retrait minimal de la tour sera de 3,5 mètres.

- i. La construction d'immeubles de grande hauteur ne pourra pas être envisagée sur les sites où les retraits de tour requis ci-dessus ne peuvent être respectés de tous les côtés.
- j. Les immeubles de grande hauteur devraient tenir compte des maisons en rangées situées sur Panorama et Craftsman Private. Les podiums sur lesquels sont construits les bâtiments résidentiels à l'est de l'avenue Hamilton Nord ou immédiatement au nord des maisons en rangée ne devraient pas dépasser quatre étages devant les maisons en rangée dotées de logements au niveau du sol. De plus, ils devraient être en retrait d'au moins 3 mètres à partir de l'avenue Hamilton Nord. Les tours d'habitation de 12 étages ou moins devraient être en retrait d'au moins 4 mètres à partir du devant du podium, et celles de 13 à 18 étages devraient être en retrait d'au moins 15 mètres. Les nouveaux édifices à bureaux situés du côté est du complexe Holland Cross, immédiatement au nord des maisons en rangée existantes, devraient tenir compte de la nature délicate de cette frontière entre les utilisations résidentielles et les utilisations commerciales de grande hauteur. Dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, y compris les étapes menées par le Comité d'examen du design urbain de la Ville d'Ottawa, les nouveaux bâtiments proposés à cet endroit feront l'objet d'une évaluation visant à déterminer s'ils

respectent les critères suivants :

- Les installations existantes de service et de chargement au niveau du sol situées du côté est du bâtiment sont cloisonnées, et la conception d'un nouveau bâtiment crée une zone tampon entre ces installations et les maisons en rangée.
- L'enveloppe de bâtiment n'empiète pas sur l'allée existante qui traverse le pâté entre Hamilton et Holland.
- L'aménagement permet de conserver et d'améliorer l'allée existante qui traverse le pâté de l'est à l'ouest. Tout nouveau bâtiment devrait être situé le plus au nord possible.
- Aucun nouvel équipement de chargement, de service, de ventilation ou d'échappement extérieur, de climatisation ni aucun autre nouvel appareil mécanique ne fait face aux maisons en rangée.
- Du côté sud du bâtiment, le deuxième ou troisième étage comprend un retrait ou un élément architectural qui permet de créer une transition entre le futur bâtiment et les maisons en rangée. À ce niveau, la construction d'un toit vert sur la partie en retrait est envisagée.
- Des échantillons représentatifs de l'allée traversant le pâté, du bâtiment proposé et des maisons en rangée sont fournis aux fins de l'évaluation de la relation entre les nouveaux bâtiments et les maisons en rangée.
- Une étude sur les vents confirme que le nouveau bâtiment ne créera pas de rafales sur l'allée piétonnière ou autour des maisons en rangée.
- Le côté sud du bâtiment ne comporte pas de verre

réfléchissant. L'utilisation de fenêtres encastrées dans la maçonnerie, comme celles de l'immeuble à bureaux Holland Cross existant, a été envisagée pour le côté sud du bâtiment.

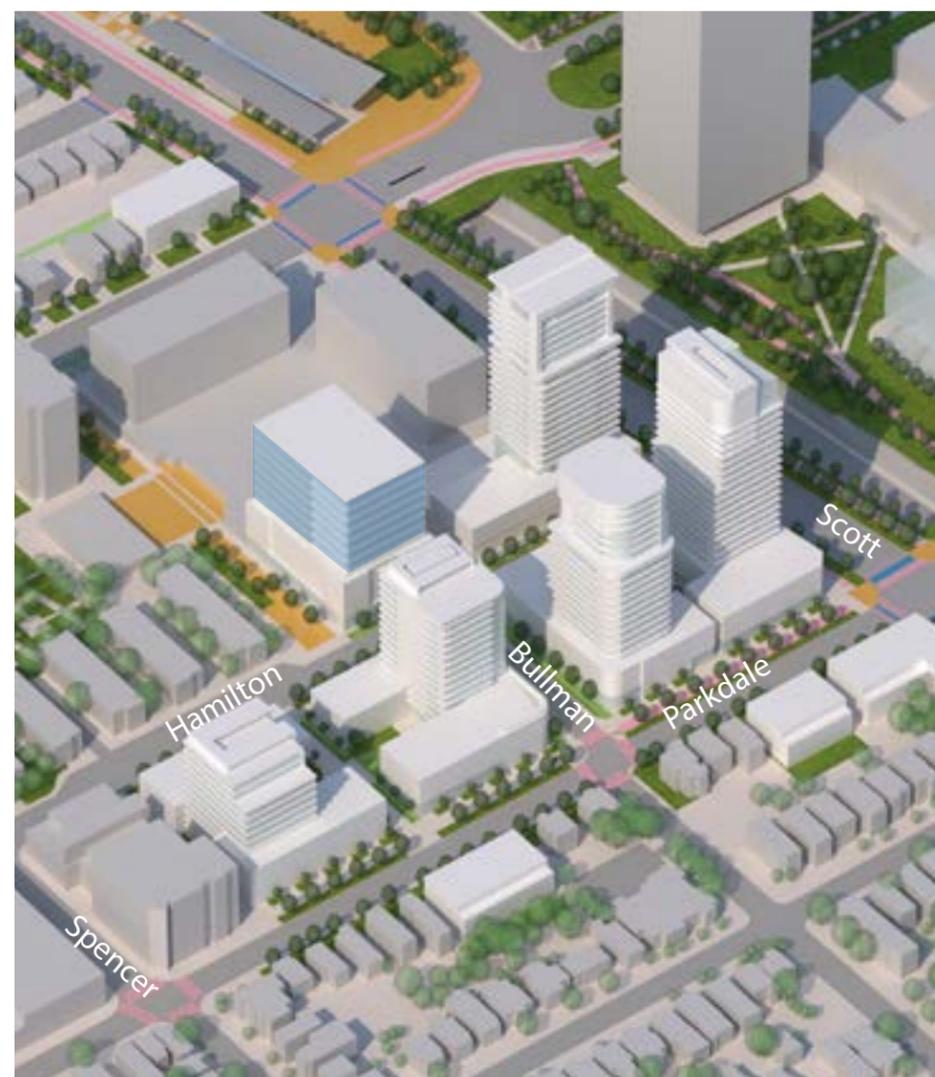
- Un plan d'éclairage intérieur et extérieur a été élaboré pour veiller à ce que la quantité de lumière provenant du nouveau bâtiment qui éclaire les maisons en rangée soit raisonnable.

### Aires de stationnement, de chargement et de service

- k. Les stationnements devront être souterrains. Seules des circonstances exceptionnelles permettront leur aménagement au niveau du sol, dans des stationnements à étages soustraits à la vue du public. Aucun stationnement à étages nu ne devra donner sur l'avenue Parkdale, l'avenue Holland ou la rue Scott. L'aménagement d'un nombre limité de places de stationnement pour visiteurs ou clients des commerces de détail pourrait être permis à l'arrière des immeubles. Le stationnement ne sera pas autorisé devant les immeubles.
- l. Les aires de chargement, de service et d'entreposage des déchets devront être situées à l'arrière des immeubles, à l'intérieur, lorsque possible, et se soustraire à la vue du public. L'aménagement d'aires de chargement et d'entretien souterraines sera encouragé. L'aménagement d'aires de chargement, de service et d'entreposage des déchets ne sera pas autorisé directement en face des maisons en rangée sur l'avenue Hamilton.

## Plans de visualisation

La partie nord-est du carrefour polyvalent Holland-Parkdale est destinée à l'aménagement urbain de haute densité. Au fil du temps, l'endroit pourrait accueillir des utilisations tant résidentielles que professionnelles dans une même conception globale. Quatre plans de visualisation ont été créés pour illustrer la gamme d'options qui répondraient aux normes et aux objectifs généraux du PCC.



### Plan de visualisation 1

Ce concept renvoie principalement à des tours d'habitation aménagées dans des bâtiments polyvalents à même le sol, auxquelles s'ajoutent des établissements de vente au détail ou des logements au niveau du sol. L'aire de plancher maximale des tours illustrées est de 750 mètres carrés et chaque tour est séparée des autres bâtiments par une distance d'au moins 23 mètres. Un nouveau complexe de bureaux serait aménagé sur le site du complexe Holland Cross. Le plan illustre la rue Hamilton traversant le pâté pour rejoindre la rue Scott.



### Plan de visualisation 2

L'aire de plancher maximale des tours d'habitation illustrées est de 750 mètres carrés et chaque tour est séparée des autres bâtiments par une distance d'au moins 23 mètres. Il y aurait également deux édifices à bureaux : l'un sur le site du complexe Holland Cross et l'autre sur la rue Bullman. Le plan illustre la rue Hamilton traversant le pâté pour rejoindre la rue Scott.



### Plan de visualisation 3

Ce concept est une variation du premier. Il comporte une tour supplémentaire d'habitation polyvalente à même le sol, dans la partie nord du secteur. Cet ajout est rendu possible par la réduction de l'aire de plancher maximale des bâtiments résidentiels, qui était de 750 mètres carrés, tout en conservant une distance minimale de 23 mètres entre les tours résidentielles qui se font face ou de 18 mètres entre les tours entièrement décalées. La distance entre l'édifice à bureaux et les tours résidentielles peut être réduite à 18 mètres, puisque les besoins d'intimité sont moindres. Si les lots ne peuvent être regroupés, il sera sans doute nécessaire de conclure des accords avec les propriétaires de propriétés adjacentes concernant la distance entre les bâtiments, avant de mettre en œuvre ce concept. L'espace entre les tours a été utilisé pour créer une allée traversant le pâté et reliant directement l'avenue Hamilton à la rue Scott. Les sentiers pourraient être aménagés sur des terrains publics, sur des terrains privés accessibles au public ou sur une combinaison des deux.



### Plan de visualisation 4

Ce concept prévoit deux édifices à bureaux et trois tours d'habitation dans la partie nord du secteur. La construction des trois tours résidentielles sur des podiums polyvalents est rendue possible par la réduction de l'aire de plancher résidentielle maximale, qui était de 750 mètres carrés, tout en conservant une distance minimale de 23 mètres entre les tours d'habitation qui se font face et de 18 mètres entre les tours entièrement décalées. La distance entre l'édifice à bureaux et les tours résidentielles peut être réduite à 18 mètres, puisque les besoins d'intimité sont moindres, et celle entre deux édifices à bureaux peut encore être réduite, pourvu qu'on évite de créer des murs aveugles.

Si les lots ne peuvent être regroupés, il sera sans doute nécessaire de conclure des accords avec les propriétaires de

propriétés adjacentes concernant la distance entre les bâtiments, avant de mettre en œuvre ce concept. L'espace entre les tours a été utilisé pour créer une allée traversant le pâté et reliant directement l'avenue Hamilton à la rue Scott. Les sentiers pourraient être aménagés sur des terrains publics, sur des terrains privés accessibles au public ou sur une combinaison des deux.