

## Table des matières

<b>9 – Le Plan secondaire du centre-ville de Kanata .....</b>	<b>2</b>
Section 1 : Contexte .....	2
Section 2 : Énoncé de vision .....	2
Section 3 : Buts, objectifs et principes de conception .....	2
Section 4 : Questions générales .....	4
Section 5 : Désignations .....	6
Section 6 : Autres questions .....	28
Section 7 : Transport .....	29
Section 8 : Mise en œuvre .....	32
Section 9 : Politiques s'appliquant aux commerces de détail situés au nord-ouest du centre-ville .....	35
Annexes .....	36



# 9 – Le Plan secondaire du centre-ville de Kanata

## Section 1 : Contexte

Le centre-ville de Kanata s'étend sur une superficie d'environ 230 hectares de terrains situés de part et d'autre de l'autoroute provinciale 417. Il est cerné par quatre artères urbaines majeures, à savoir la promenade Campeau au nord, le chemin March-Eagleson à l'est, le chemin Katimavik au sud et le chemin First Line, au nord de l'autoroute 417, à l'ouest.

Lorsque la planification du centre-ville de Kanata s'est amorcée dans les années 1970, on prévoyait que cette communauté chevaucherait le Queensway. Tandis qu'un aménagement considérable se produisait du côté sud, le côté nord évoluait lentement en raison de divers facteurs. On reconnaît maintenant que l'essentiel de l'aménagement urbain du centre-ville de Kanata se produira du côté nord, avec seulement deux raccordements traversant le Queensway, notamment la passerelle pour piétons surplombant l'avenue Kanata et la promenade Terry-Fox. Le chemin Eagleson traverse le Queensway le long du périmètre est de la collectivité.

Les politiques sur l'aménagement du centre-ville de Kanata s'appliqueront à l'ensemble de la zone d'aménagement de ce plan secondaire. Divers autres articles du Plan officiel de la Ville d'Ottawa s'appliqueront également à ces terrains.

## Section 2 : Énoncé de vision

Le centre-ville de Kanata sera un secteur animé et vivant contenant un mélange d'utilisations urbaines disposées selon une forme et une échelle qui seront à la fois humaines et adaptées à leur fonction. Il s'agira d'un secteur distinctement reconnaissable qui servira les résidents et attirera les visiteurs et sera une source de fierté continue pour les générations à venir.

## Section 3 : Buts, objectifs et principes de conception

Les buts, objectifs et principes de conception suivants ont été établis en se fondant sur des études antérieures, la rétroaction de la communauté et le désir de concrétiser la vision du centre-ville de Kanata.

### 3.1 But : Créer un centre-ville dynamique et attrayant

#### Objectifs/principes de conception

Prévoir un ensemble d'aménagements résidentiels, commerciaux, municipaux, institutionnels, culturels et d'emploi de plus grande densité et de qualité supérieure, en particulier le long du tronçon de l'avenue Kanata entre la promenade Earl Grey et la voie Lord Byng ainsi que la voie Maritime, pour enrichir, animer et rehausser l'expérience urbaine qui complétera les anciens aménagements de la ville de Kanata.

Prévoir des possibilités et des infrastructures qui répondent aux besoins de ce secteur et tiennent compte des différents groupes d'âge et de revenus ainsi que de diverses cultures.

Veiller à ce que l'aménagement favorise un sentiment d'échelle humaine et encourage l'interaction en créant pour les piétons des milieux intéressants et sécuritaires grâce à des éléments comme des structures protégeant des intempéries, des points de vue intéressants et un éclairage approprié.

### 3.2 But : Améliorer le domaine public et reconnaître le caractère permanent des décisions prises.

#### Objectifs/principes de conception

S'assurer que, de par leur emplacement, les rues contribuent au domaine public en constituant l'ossature urbaine de la forme bâtie, en offrant des vues publiques, en permettant l'aménagement d'une forêt urbaine et en favorisant les déplacements des personnes utilisant les divers modes de transport.

Réserver les espaces de premier plan en vue d'aménager des lieux témoignant de la fierté municipale et d'offrir un emplacement de choix pour les œuvres d'art et les monuments publics.

### 3.3 But : S'assurer que ce plan secondaire est suffisamment souple et exhaustif pour pouvoir s'adapter aux différentes situations imprévisibles

#### Objectifs/principes de conception

S'assurer que la taille et l'orientation des îlots sont établies en fonction d'un réseau routier modifié et permettront les aménagements et d'éventuels réaménagements dans l'avenir, étant donné que les villes sont en constante évolution. Lorsque c'est possible, faire en sorte que les installations puissent remplir plusieurs fonctions, par exemple :

- des bassins de rétention des eaux pluviales servant également d'écrans visuels;

- des surfaces à planter utilisées comme écrans visuels et filtres environnementaux.

Miser sur l'occasion exceptionnelle offerte dans le centre-ville de Kanata pour donner directement accès au réseau existant du Transitway et au réseau projeté de l'O-Train.

### 3.4 But : Intégrer les infrastructures naturelles et bâties

#### Objectifs/principes de conception

Encourager les aménagements qui s'intègrent harmonieusement à la topographie et aux autres caractéristiques naturelles du secteur.

Enrichir le parc Bill Teron et améliorer son accessibilité en aménageant des sentiers à partir du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey et la voie Lord Byng, ainsi que la voie Maritime. Préserver les affleurements rocheux et les zones boisées importantes dans la mesure du possible.

Constituer un réseau de petits parcs jouxtant les principales liaisons piétonnables et fournissant des lieux de rencontre, tout en constituant un rappel de notre patrimoine naturel.

Réduire le plus possible la nuisance que représente la 417 pour les utilisations résidentielles. Encourager les entreprises à s'installer aux abords de l'autoroute afin de profiter de la visibilité accrue que leur offrent ces emplacements.

### 3.5 But : Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour servir le centre-ville de Kanata.

#### Objectifs/principes de conception

Concevoir et construire un réseau routier qui réponde d'abord aux besoins des gens et reconnaisse que les espaces publics que sont les voies de circulation ne servent pas uniquement aux déplacements des voitures particulières.

Aménager des liaisons piétonnables efficaces entre les zones d'activités et veiller à conserver des distances de marche raisonnables.

## Section 4 : Questions générales

La présente section résume quelques-uns des principaux enjeux d'ordre commercial et autres qui influent sur les utilisations du sol envisagées pour l'aménagement définitif du centre-ville de Kanata. Elle détermine également des politiques générales à cet égard.

#### 4.1 Emploi

Au moins 10 000 emplois seront créés dans le centre-ville de Kanata, avec un objectif ultime établi à la section 5.4.3 (Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur de banlieue) du Plan officiel. L'atteinte de cet objectif pourrait être prévue par étapes et selon les conditions du marché.

#### 4.2 Secteur commercial

L'accès à l'autoroute 417, la visibilité depuis les grandes artères urbaines et un emplacement central procurent l'élan initial requis dans un marché de plus en plus concurrentiel. La proximité de la population croissante et d'un tronçon attrayant de l'avenue Kanata à moins de 600 mètres de la station d'autobus existante de la promenade Terry-Fox et de la station projetée de l'O-Train viendra étayer les nouvelles perspectives de croissance adaptées à la conjoncture du marché.

Les politiques du présent Plan secondaire et le Règlement de zonage guideront soigneusement les diverses formes que prendra le développement commercial de Kanata et contribueront à faire en sorte que les occasions que présente le marché se traduisent par l'embellissement du centre-ville de Kanata.

#### 4.3 Secteur résidentiel

Les indicateurs démographiques laissent croire qu'au fur et à mesure que la Ville s'établira et croîtra, il lui faudra répondre, en matière de logement, aux besoins d'un ensemble de ménages plus ou moins nombreux, à tous les niveaux de revenus ou qui sont moins tributaires d'une voiture particulière, notamment en construisant des logements abordables et des logements sociaux.

De 4 100 à 5 150 logements sont prévus. Ces chiffres seront réévalués de temps à autre, au besoin. La répartition approximative de ces logements pourrait se présenter ainsi :

	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>
Sud de l'autoroute 417	800	1 050
Quartier central des affaires (au nord de l'autoroute 417)	2 500	3 000
Quartier des affaires (au nord de l'autoroute 417)		
Zone résidentielle du centre-ville (au nord de l'autoroute 417)	800	1 100
<b>TOTAL</b>	<b>4 100</b>	<b>5 150</b>

Des logements de types et de superficies variés seront aménagés au centre-ville de Kanata afin de répondre à l'éventail complet des besoins résidentiels de la collectivité, en constante évolution.

Le tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime se situe dans un rayon de 400 à 600 mètres de la station d'autobus Terry-Fox existante et de la station projetée de l'O-Train. Pour ce faire, on favorise l'aménagement d'utilisations résidentielles au-dessus des utilisations commerciales qui se trouvent au rez-de-chaussée près de la rue, et le stationnement devrait être souterrain ou situé à l'arrière des édifices, et ce, afin d'offrir aux piétons un environnement convivial le long des façades sur la rue.

#### 4.4 Hauteur et densité des immeubles

La hauteur des bâtiments, tout comme la conception de leurs façades, doit varier de manière à créer un paysage de rue urbain intéressant, et doit être régie par les politiques de la section 5.8 de ce plan secondaire

Les aménagements doivent être conçus de manière à respecter les normes de densité minimales fixées par rapport au nombre d'emplois et d'habitants par hectare, tel qu'illustré à la section 5.4.3 (Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur de banlieue) du Plan officiel.

## Section 5 : Désignations

### 5.1 Quartier central des affaires

La désignation de quartier central des affaires de l'annexe A (Plan de désignation) vise les terrains situés au cœur du centre-ville de Kanata. Ces terrains offrent des avantages sur le plan de la visibilité et de l'accessibilité en raison de la proximité du Queensway. Cette désignation vise à faire en sorte que ces terrains deviennent une place urbaine occupée par des utilisations d'emploi, assortie de lotissements résidentiels à plus forte densité.

Les terrains portant la désignation de « quartier central des affaires » sont commodément aménagés non loin du réseau d'autobus existant et du réseau projeté de l'O-Train, ce qui permet aux piétons et aux cyclistes, ainsi qu'aux automobilistes, d'avoir facilement accès à ce quartier.

#### Aménagements autorisés

Le quartier central des affaires réunira des bureaux, des industries légères, comme les entreprises de haute technologie dont les opérations se trouvent dans des édifices semblables à des locaux à bureaux, des lieux de travail typiques de ceux que l'on



retrouve dans les quartiers centraux des affaires, des hôtels et des commerces qui servent le secteur des affaires. Des projets résidentiels à plus forte densité (généralement de 65 à 100 logements par hectare net ou plus), ou à densité moyenne (de 50 à 65 logements par hectare net) s'ils sont inclus dans un bâtiment ou un aménagement polyvalent, seront exigés afin de rehausser la vitalité de ce secteur et du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime.

La partie du quartier central des affaires qui est attenante à la promenade Campeau accueillera principalement des lotissements résidentiels et sera aménagée sous une forme qui n'éclipsera pas le caractère résidentiel de la collectivité de Kanata Lakes.

Les aménagements polyvalents au sein d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments seront encouragés. Les utilisations commerciales répondant aux besoins des employés et des résidents seront permises au rez-de-chaussée des immeubles de bureaux et des bâtiments résidentiels. Le stationnement dans la rue sera encouragé dans ce secteur.

### Échelonnement

Les projets résidentiels au sein du quartier central des affaires pourraient se réaliser avant que les immeubles de bureaux et les commerces soient construits et cela est permis dans la mesure où l'objectif de création de 10 000 emplois dans la zone réservée au quartier central des affaires et au centre commercial régional est maintenu. Il pourrait en résulter que ces terrains demeureront en grande partie vacants pendant de longues périodes ou que les travaux de construction posent problème au moment où ils seront lotis ou réaménagés.

Les étapes initiales de l'aménagement pourraient donner lieu à la création d'aires de stationnement de surface et à des ententes de partage. On prévoit que les stationnements seront un jour abrités dans des structures conçues à cette fin. Il faudra veiller soigneusement à choisir l'emplacement des premiers lotissements de manière à faciliter le réaménagement ultérieur requis pour atteindre les densités définitives sans toutefois devoir démolir les bâtiments existants.

Les stationnements sur place seront conformes à la section 7.6 du présent Plan secondaire.

### Avenue Kanata

Les aménagements commerciaux autorisés seront généralement limités au rez-de-chaussée et constitueront des façades commerciales le long du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la

voie Lord Byng et la voie Maritime, à l'exception de la voie donnant accès à la place municipale, située du côté nord de la rue.

Le tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime comprendra des aménagements à vocation mixte, qui réuniront des commerces de détail, des établissements de services et des installations culturelles et récréatives au rez-de-chaussée ainsi que des utilisations axées sur l'emploi et le logement à l'étage afin d'assurer, jour et soir, la vitalité du centre-ville de Kanata. Les aménagements résidentiels seront encouragés afin d'aider à garantir cette vitalité.

Les aménagements commerciaux encouragés comprendront des restaurants, des magasins d'alimentation au détail, des épiceries et d'autres utilisations destinées à répondre aux besoins de la population locale et enrichiront les aménagements de détail généraux prévus dans la zone désignée du centre commercial régional.

On encouragera le confinement du stationnement hors rue au terrain aménagé derrière les bâtiments voisins du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime; les places de stationnement seront aménagées en sous-sol ou seront comprises dans les ouvrages conçus pour ressembler à des bâtiments, si ces ouvrages sont visibles depuis la rue. Le stationnement sur rue sera autorisé pendant les heures creuses dans ce tronçon de l'avenue Kanata; il pourrait toutefois être autorisé en permanence, si on le juge opportun.

On encourage l'aménagement d'une esplanade urbaine correspondant à la typologie d'un parc à un point stratégique sur le tracé de l'avenue Kanata. La parcelle de l'esplanade urbaine prévue appartient à la Ville et sera conservée pour le domaine municipal, comme lieu d'assemblée et de rassemblement publics pour servir l'ensemble de la collectivité.

On encourage, pendant le processus d'approbation des demandes d'aménagement, les possibilités d'aménager des espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) à l'arrière des aménagements qui jouxtent la zone de la désignation des parcs.

## 5.2 Centre commercial régional

Le terrain portant la désignation de centre commercial régional dans l'annexe A (Plan de désignation) est compris entre l'autoroute 417, la promenade Terry-Fox, la promenade Campeau et l'avenue Kanata. Tout le secteur qui porte désormais la désignation de centre commercial régional appartient en outre aux sous-catégories

RSC-1, RSC-2 et RSC-3, comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation) ce plan secondaire et comme nous le précisons ci-après.

Collectivement, les terrains portant la désignation de centre commercial régional visent à permettre d'aménager des ouvrages pour toutes sortes d'activités commerciales et d'autres activités dans le centre-ville de Kanata, dont une forte concentration d'aménagements commerciaux de détail et de services de qualité supérieure. La planification proposée fait ressortir non seulement les possibilités d'aménagement offertes et les avantages géographiques propres à ces terrains, mais aussi l'importance d'encourager les projets d'aménagement dans ce secteur clé, grâce à des infrastructures qui serviront les résidents de l'endroit et ceux de l'ensemble du secteur. L'aménagement du Centre commercial régional de Kanata facilitera et favorisera l'implantation d'autres infrastructures et secteurs recherchés tout en respectant l'harmonie du centre-ville de Kanata.

#### Principes de l'esthétique urbaine

L'esthétique urbaine des terrains désignés du centre commercial régional devrait s'inspirer des grands principes suivants :

- 1) Toutes les parties du centre commercial régional doivent être conçues pour assurer l'intégration et la connectivité des différents composants de ce centre et des composants voisins du centre-ville de Kanata.
- 2) Il faut préciser clairement l'orientation et l'identité du prolongement sud du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime. Ce principe s'applique aussi à la partie de l'axe piétonnier proposé, qui s'appelle l'« allée municipale » et qui relie le cinéma Landmark et le secteur du Kanata Centrum et qui est compris entre la zone ouverte en face du cinéma Landmark et les immeubles de bureaux projetés donnant sur l'avenue Kanata.
- 3) Généralement, le centre commercial relié par ses voies piétonnières et carrossables devrait prévoir des espaces libres et des endroits stratégiques qui favorisent les rassemblements et l'interaction.
- 4) L'agencement et la construction des aménagements situés dans la zone RSC-2 à l'est de la promenade Earl Grey devraient être tels que l'ensemble ou une partie de ces aménagements puissent être construits, transformés ou réaménagés sous forme de structures abritées offrant des passages piétonniers intérieurs climatisés ou, dans le cas des allées piétonnables et carrossables, des structures offrant des installations piétonnables à l'abri des intempéries. Des commerces de détail et des aires de

stationnement à niveaux multiples peuvent également être aménagés. Ces aménagements devraient être intégrés physiquement au complexe cinématographique existant et aux futurs locaux à bureaux.

- 5) L'esthétique urbaine de tout ce secteur devrait prévoir l'intégration de solides éléments visuels qui constituent de hauts lieux et des points d'accès. Les immeubles de bureaux ou résidentiels situés non loin de la station projetée Terry-Fox de l'O-Train, de l'intersection de la voie Lord Byng, de la voie Maritime et de l'avenue Kanata et du point d'accès menant au secteur de l'allée municipale à partir de la promenade Earl Grey en sont des exemples.
- 6) L'esthétique urbaine des aménagements privés ou publics doit être intégrée et reprendre les éléments qui correspondent aux thèmes de l'esthétique, par exemple le Bouclier canadien.
- 7) La commodité et la sécurité offertes aux piétons doivent constituer les grandes priorités de la conception et de l'aménagement des terrains désignés du centre commercial régional et des zones correspondantes, notamment du point de vue de l'éclairage, des infrastructures de sécurité et de l'accessibilité.

#### Désignations et fonction planifiée

- 8) Le secteur portant la désignation de centre commercial régional comprend une partie des zones qui portaient auparavant la désignation de quartier central des affaires et de rue principale, ainsi que de centre commercial régional. La désignation de centre commercial régional (RSC) est constituée d'un certain nombre de sous-catégories qui correspondent aux différentes fonctions dans l'ensemble de la structure-cadre, à savoir RSC-1, RSC-2 et RSC-3. Ces sous-catégories sont représentées dans l'annexe A (Plan de désignation) de ce plan secondaire.
- 9) La fonction planifiée du centre commercial régional consiste à aménager un important centre commercial, ainsi qu'une vaste gamme de services et d'autres activités propres à un lieu central, un pôle d'emploi de forte densité et certains aménagements résidentiels de grande densité de concert avec le quartier central des affaires.
- 10) Par conséquent, le centre commercial régional comprendra globalement une forte concentration d'aménagements commerciaux de détail et de services de tous les types. De concert avec l'aménagement et l'utilisation des autres désignations du centre-ville de Kanata, la désignation de centre commercial régional favorisera l'évolution et le développement du centre-ville de Kanata, qui constituera un important centre de l'activité et de l'emploi dans la région à Ottawa. Les terrains

portant la désignation de centre commercial régional permettront d'aménager les principaux commerces, lieux de divertissement, établissements de services et autres activités commerciales dans le centre-ville de Kanata et dans le secteur ouest du transect du secteur de banlieue. En aménageant par phases et en densifiant ces fonctions, les terrains portant la désignation de centre commercial désigné permettront de faire du centre-ville de Kanata un lieu de plus en plus autonome, qui pourra répondre aux besoins divers de ses résidents en leur offrant une gamme complète de biens et services et un lieu de choix qui attirera de plus en plus la population régionale avoisinante.

- 11) La désignation de centre commercial régional devrait permettre d'aménager un important centre commercial d'au moins 35 000 mètres carrés de superficie locative brute pour les commerces de détail et les établissements de services. Les travaux d'aménagement pourraient finalement s'étendre sur une superficie locative brute d'environ 125 000 mètres carrés. Comme le prévoient les politiques de la catégorie RSC-2 ci-dessous, l'objectif de ce plan secondaire vise à aménager un grand centre commercial beaucoup plus vaste que ce que prévoit le minimum établi dans le Plan officiel.

### Aménagements autorisés

Les aménagements autorisés comprennent une gamme complète de commerces de détail et de restaurants, des cliniques, des établissements de services, des lieux de divertissement, des établissements de loisirs, des hôtels, des centres de congrès et d'autres établissements. Les aménagements de bureaux et de résidences de grande densité sont également autorisés, essentiellement le long de l'avenue Kanata et dans le voisinage de la station Terry-Fox projetée dans le réseau de l'O-Train. Les politiques propres à l'aménagement et à l'utilisation des désignations RSC-1, RSC-2 et RSC-3 sont définies dans les parties suivantes.

### **Politiques du secteur RSC-1**

#### Emplacement et aménagement existants

Cette désignation s'applique à l'aménagement existant situé au nord-ouest de la promenade Earl Grey et à d'autres aménagements futurs prévus à proximité de la promenade Roland Michener. Cette zone est devenue en partie un secteur communautaire commercial et elle regroupe aussi quelques magasins privés à grande surface qui répondent principalement aux besoins des clients motorisés et qui comptent de vastes aires de stationnement en surface situées près de l'entrée de chaque bâtiment et commerce.

### Aménagement projeté

Ce modèle d'aménagement peut se poursuivre, et il se peut aussi qu'à long terme, les bâtiments et structures soient regroupés et enfermés. Tous les types de commerces de détail normalement autorisés dans le cadre de la désignation de centre commercial régional le sont dans ce secteur.

- 12) Le Règlement de zonage peut limiter le nombre total de commerces de détail et d'établissements de services dans la zone désignée RSC-1 en vue d'encourager l'aménagement d'établissements régionaux de vente au détail prévu pour les terrains de catégorie RSC-2. Dans le premier cas, la superficie brute de location des commerces et établissements de services autorisés par le règlement municipal pour les terrains de catégorie RSC-1 ne peut dépasser 41 000 mètres carrés environ. Cette superficie comprend tous les aménagements existants, les aménagements prévus ainsi qu'un agrandissement modeste. Le règlement municipal peut être modifié par la suite à cet égard, sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification à ce plan secondaire, en vue de prévoir d'autres aménagements qui permettraient de regrouper et de recouvrir les bâtiments et structures cités plus haut.

### **Politiques du RSC-2 : implantation et aménagement existant**

- 13) Cette désignation s'applique au secteur situé au sud-est de la promenade Earl Grey, exception faite toutefois du secteur donnant sur l'avenue Kanata et de l'hôtel en cours de construction.
- 14) Ce secteur est destiné à regrouper la plus forte concentration de commerces et d'établissements de services de qualité supérieure dans le centre commercial régional, la station Terry-Fox projetée du réseau de l'O-Train, le secteur du parc-o-bus et la zone d'aménagement limitée des bureaux et des résidences. Cette forme d'aménagement sera essentiellement piétonnable et conviviale pour les transports en commun, afin d'offrir un ensemble d'infrastructures de différentes tailles, et le secteur sera aménagé selon des phases qui se dérouleront harmonieusement, conformément aux politiques suivantes, en tenant compte de la vocation consacrée aux piétons aux transports en commun, de l'ensemble des superficies de logements et des phases des travaux.
- 15) La construction de commerces et d'établissements de services d'une superficie brute de location de 35 000 mètres carrés au moins sera réalisée progressivement sur les terrains de catégorie RSC-2. Ce projet devrait permettre de construire des commerces de détail et établissements de services afin d'atteindre une superficie brute de location d'au moins 50 000 mètres carrés, en tenant compte du complexe du cinéma. Cette forme d'aménagement pourrait comprendre des bâtiments

commerciaux à niveaux multiples abritant des commerces de détail et des établissements de services, ainsi qu'un stationnement étagé. Des bâtiments autonomes regroupant des commerces de détail comme ceux situés dans le secteur RSC-1 ne sont pas autorisés dans ce secteur, mais cette directive n'a pas pour objet d'interdire les bâtiments à vocation unique qui sont situés et aménagés conformément aux normes suivantes :

- a) le bâtiment comprend une ou plusieurs façades donnant sur un passage piétonnier ou sur une voie piétonnière et automobile, et toutes les entrées piétonnières publiques sont situées le long de ces façades;
- b) le bâtiment est conçu de manière à réduire les surfaces murales aveugles donnant sur des passages pour piétons ou pour piétons et véhicules, en favorisant un traitement architectural, y compris en construisant des fenêtres pour permettre de voir à l'intérieur du bâtiment ou des vitrines, en ajustant l'emplacement, le nombre et l'espacement des entrées piétonnières publiques dans le bâtiment et en recourant à d'autres techniques d'aménagement;
- c) la superficie séparant la façade d'un bâtiment bordant la voie piétonnière ou le passage piétonnier-automobile et celle d'un bâtiment adjacent situé du même côté que la voie piétonnière ou le passage piétonnier-automobile ne dépasse pas 8,5 m.

Vocation consacrée aux piétons et aux transports en commun :

- 16) L'objectif consiste à consacrer, à un vaste réseau de voies piétonnières et de voies piétonnières-automobiles, dont une grande voie piétonnière appelée « allée municipale », raccordant généralement dans le sens est-ouest la promenade Earl Grey, la façade du complexe du cinéma et, à l'est, la voie piétonnière-automobile entre l'avenue Kanata et la station du Transitway existante Terry-Fox, les aménagements de commerces de détail et d'établissements de services dans ce secteur, en les implantant dans ce réseau complet. L'allée municipale pourrait également s'étendre du nord au sud vers l'avenue Kanata ou vers la station du Transitway existante Terry-Fox et la station projetée de l'O-Train. De petites voies piétonnières permettront d'avoir accès aux aires de stationnement desservant les installations aménagées le long de l'allée municipale. Une autre solution consisterait à prolonger l'allée municipale à l'est de la voie piétonnière-automobile comprise entre l'avenue Kanata et la station du Transitway existante Terry-Fox ou à aménager ce secteur en construisant des voies piétonnières et carrossables normales.
- 17) Pour les besoins de ce plan secondaire, l'allée municipale est une voie piétonnière normale intérieure ou extérieure, des commerces et établissements de services

étant aménagés de part et d'autre de cette voie. L'allée municipale sera une voie piétonnière urbaine et sera aménagée de manière à faciliter les rassemblements et l'interaction. L'allée municipale sera suffisamment large pour permettre aux piétons de se déplacer librement et pour en assurer l'entretien toute l'année. Elle sera aussi conçue et construite de manière à pouvoir être recouverte partiellement ou entièrement à l'avenir.

- 18) En ce qui concerne les aménagements situés à proximité de l'allée municipale, l'accès public à chaque bâtiment ou installation se fera à partir de cette allée. Pour les aménagements jouxtant la voie piétonnière-automobile commune entre l'avenue Kanata et la station du Transitway existante Terry-Fox ou d'autres voies piétonnières et carrossables normales ou des voies pour piétons normales, l'accès public à chaque bâtiment ou installation se fera à partir de la voie normale pour piétons ou pour piétons et véhicules, selon le cas.
- 19) La largeur maximale d'une voie pour piétons et véhicules correspondra approximativement à celle d'un paysage de rue public en prévoyant des marges de recul minimales. Cependant, pour que l'allée municipale et les aménagements qui la jouxtent offrent un sentiment d'identité urbaine et un accès facile aux piétons, cette allée, qui pourra être recouverte partiellement ou complètement à l'avenir, devra être plus étroite que ces voies piétonnières-automobiles; sa largeur maximum établie dans le Règlement de zonage ne pourra dépasser 18 m, sauf pour les zones d'activité ou les points de ralliement, comme les avant-cours associées au complexe du cinéma et à la station d'autobus existante Terry-Fox, ainsi qu'à la station projetée de l'O-Train, ou au croisement de voies piétonnières ou de voies piétonnières-automobiles. De plus, le Règlement de zonage établit la largeur maximum des espacements entre bâtiments afin d'aménager de petites voies d'accès pour piétons qui relieront l'allée municipale aux aires de stationnement. Le nombre et l'espacement de ces voies d'accès pour piétons seront décidés au moyen du processus d'approbation du plan d'implantation afin de maintenir l'axe piétonnier de l'aménagement tout en assurant la circulation rationnelle des piétons.
- 20) Dans le cadre de l'amélioration des infrastructures de transport en commun pour les passagers, de concert avec l'aménagement du réseau projeté de l'O-Train et des bâtiments prévus dans cette zone, la liaison piétonnière menant à l'allée municipale sera climatisée et isolée de la circulation automobile au niveau du rez-de-chaussée. En outre, l'aménagement du réseau projeté de l'O-Train et les droits en hauteur pour les aménagements permis dans le secteur RSC-2 sont autorisés, sous réserve des conventions portant sur ces droits en hauteur et de l'adéquation des infrastructures et du réseau de la circulation dans les environs. L'aménagement du réseau projeté

de l'O-Train n'est pas destiné à être soumis aux restrictions des politiques qui s'appliquent normalement au secteur RSC-2.

Ensemble de superficies de logements :

- 21) La zone RSC-2 a notamment pour objectif spécifique de prévoir et d'aménager des commerces haut de gamme, comme des magasins de prêt-à-porter.
- 22) Pour veiller à ce que les terrains de catégorie RSC-2 soient aménagés de façon à abriter des utilisations de tailles diverses, le Règlement de zonage comporte des dispositions interdisant la construction de gros entrepôts de détail et limitant la superficie maximum au sol utilisée par un commerce ou par un établissement de services autre qu'un grand magasin ou un complexe de cinéma, à 5 000 mètres carrés au maximum. Le Règlement de zonage réglemente également la taille des divers commerces et services aménagés en exigeant que le pourcentage maximum de la surface de plancher de ces installations dont la superficie brute de location peut dépasser 2 000 mètres carrés l'unité ne soit pas supérieur à 50 % et que le pourcentage minimum de la surface de plancher d'unités de 500 mètres carrés ou moins soit de 25 %. Les superficies de complexes de cinéma ou des grands magasins ne sont pas visées par ce règlement, qui ne s'applique pas aux commerces et établissements de services situés dans un centre commercial entièrement recouvert.
- 23) Les dispositions de la politique 22) de la section 5.2 pourraient être revues afin d'actualiser la diversité des commerces et établissements de services offerts au regard de l'évolution du centre commercial, de répondre aux besoins et aux préférences des résidents de Kanata ou de rajuster les données numériques si ces dernières ont des effets indésirables qui restreignent ou retardent l'aménagement et l'utilisation indiqués des terrains de catégorie RSC-2.

Échelonnement :

- 24) La zone RSC-2 est aménagée de manière logique et harmonieuse, en plusieurs étapes s'il y a lieu.
- 25) Chaque phase doit être suffisamment importante pour englober un ensemble logique de l'aménagement total prévu, de l'allée municipale qui s'y rattache et d'autres installations piétonnières ou installations pour piétons et véhicules ainsi que l'infrastructure nécessaire à cette phase. D'autres tronçons des voies piétonnières et des voies pour piétons et véhicules sont compris dans cette phase s'ils permettent de compléter des raccords logiques entre divers éléments du centre commercial

régional, par exemple l'aménagement existant du secteur RSC-1, le complexe du cinéma et l'hôtel compris dans le secteur RSC-3.

- 26) Le Conseil a l'intention d'assurer un modèle harmonieux d'aménagement pendant la construction des parties de l'allée municipale; c'est pourquoi une esplanade commerciale linéaire d'un côté n'est pas autorisée. L'aménagement de l'allée municipale se déroulera par phases afin de réaliser les travaux d'aménagement des bâtiments des deux côtés de ce tronçon de l'allée municipale dans la même phase.
- 27) Chaque phase de l'allée municipale doit être conçue et réalisée afin de permettre d'aménager une enceinte partielle ou complète et climatisée éventuellement.
- 28) En décidant du bien-fondé d'une phase de l'aménagement, une attention toute particulière est accordée aux modalités pratiques et à la contiguïté de la phase proposée par rapport aux phases précédentes et à l'aménagement existant ainsi qu'à l'achèvement des liens logiques entre les divers éléments du centre commercial régional selon les modalités exposées dans la politique 4) de la section 5.2.
- 29) Chaque phase prévoit la construction de raccords piétonniers pratiques et sûrs au réseau de transport en commun existant au moment de l'aménagement, lesquels doivent être conformes à la politique 28) de la section 5.2.
- 30) Des infrastructures de stationnement seront prévues pour chaque phase, et les besoins seront réduits en tenant compte des améliorations qui seront apportées aux transports en commun et à l'accessibilité, par exemple l'aménagement d'une station d'autobus ou d'un terminal à la station projetée Terry-Fox de l'O-Train, en suivant le rythme de l'aménagement de ces infrastructures.

#### Bureaux et logements :

La désignation RSC-2 comprend aussi des locaux à bureaux ou des logements à forte densité, à la condition de les aménager dans des immeubles situés non loin de la station projetée Terry-Fox de l'O-Train ou à moins de 200 mètres de cette station. Ces bâtiments devraient être esthétiques et jouer le rôle de haut lieu au début de la voie piétonnière-automobile entre l'avenue Kanata et la station du Transitway existante Terry-Fox et le long de l'autoroute 417. Les infrastructures de stationnement à aménager pour ces bâtiments et pour le stationnement prévu pourraient être implantées dans les zones de stationnement communes lorsque la station projetée Terry-Fox de l'O-Train sera en service.

Mise en œuvre :

- 31) L'échelonnement des aménagements, établi dans les dispositions précédentes, est fixé dans le règlement municipal de zonage et au moyen du processus d'approbation du plan d'implantation.
- 32) Les plans d'implantation intègrent et prévoient l'aménagement de l'allée municipale, d'un passage pour piétons et véhicules entre l'avenue Kanata et la station du Transitway Terry-Fox existante et d'autres éléments décrits dans les politiques s'appliquant à la catégorie RSC-2 ci-dessus, en regard de cette phase de l'aménagement et de la création de liens logiques. Le plan conceptuel général de ces éléments figure au tableau 10 du " Plan directeur conceptuel du Centre commercial régional de Kanata, 1999 ". Chaque demande d'approbation du plan d'implantation s'appliquant à une nouvelle phase doit pouvoir tenir compte de ces principaux éléments du secteur RSC-2.
- 33) Le Conseil municipal décourage tout accord privé susceptible d'être incompatible avec les plans projetés et avec l'aménagement du secteur indiqué dans le Plan secondaire.
- 34) Le Règlement de zonage réglemente un aménagement progressif harmonieux en exigeant qu'aucune nouvelle phase ne soit entamée avant le quasi-achèvement de la phase précédente et que le tronçon de l'allée municipale ou du passage commun pour piétons et véhicules associé à la phase précédente soit aménagé, et en définissant le quasi-achèvement des bâtiments.
- 35) L'aménagement du secteur RSC-2 est conforme aux règlements municipaux de zonage établis conformément aux exigences sur la taille des aménagements prévus dans ce plan secondaire. Afin de décider de la conformité d'une phase d'aménagement proposée, l'ensemble :
  - a) des bâtiments existants,
  - b) des bâtiments qui font partie d'un plan d'implantation approuvé pour une phase précédente et qui sont presque achevés et
  - c) de l'aménagement de la phase proposé, doit se conformer aux exigences portant sur la taille des aménagements.

**Politiques sur l'aménagement du secteur RSC-3**

Implantation et aménagement existant :



Cette désignation s'applique au secteur situé au sud de l'avenue Kanata et au sud-est de la promenade Earl Grey. Ces terrains sont vacants, exception faite de l'hôtel en cours de construction près de l'autoroute 417.

Aménagement futur :

- 36) Le Conseil municipal a l'intention de faire de ce secteur un centre d'emplois de bureau à forte densité tout en prévoyant la construction de logements à forte densité ainsi que de commerces de détail et d'établissements de services au rez-de-chaussée d'un immeuble de bureaux ou d'un immeuble résidentiel. Les commerces et les établissements de services et leur entrée principale donnent sur l'avenue Kanata, sur la voie piétonnière-automobile commune entre l'avenue Kanata et la station du Transitway Terry-Fox existante, la promenade Earl Grey ou de la voie Lord Byng, ou encore en aménageant un hall dont l'entrée donne sur l'une de ces rues.
- 37) Ce secteur est appelé à constituer une zone de transition entre le quartier central des affaires et la section nord de l'avenue Kanata entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime et le secteur RSC-2 au sud. Cette désignation devrait permettre d'atteindre les objectifs d'emploi prévus pour le centre-ville de Kanata dans le présent Plan secondaire.
- 38) La structure d'accueil d'un grand centre commercial et un passage piétonnier reliant les commerces de détail situés dans la zone RSC-2 et l'avenue Kanata peuvent être intégrés au gros projet de bureaux ou de logements donnant sur l'avenue Kanata. Des commerces de détail ou des établissements de services peuvent s'installer le long de cette structure à condition qu'ils soient aménagés au même niveau.
- 39) Afin de raccorder les commerces de détail et les établissements de services aux gros projets d'aménagement de bureaux et de logements devant être construits sur les terrains de catégorie RSC-3 et d'assurer la transition des terrains du quartier central des affaires aux terrains de catégorie RSC-2, le Règlement de zonage établit la superficie maximum de chaque commerce et établissement de services dans la zone RSC-3, exception faite des commerces et des établissements de services qui sont exploités par les principaux locataires de l'immeuble de bureaux dans lequel ils sont situés. Les bâtiments autonomes abritant des commerces de détail et des établissements de services comme ceux situés dans la zone RSC-1 ne sont pas autorisés dans cette zone.
- 40) La construction d'aires de stationnement pour les premiers aménagements de la zone désignée RSC-2 est autorisée, à condition que ces aires de stationnement n'empêchent pas l'aménagement à long terme de cette zone. Le principal accès

routier aux aires de stationnement situées au nord de la zone commerciale de l'allée municipale se fera au moyen d'une voie interne qui reliera la promenade Earl Grey ou le passage piétonnier-automobile entre l'avenue Kanata et la station du Transitway Terry-Fox existante.

Politiques propres au site :

41) Malgré les politiques 37 et 40 de la section 5.2 pour les terrains situés à moins de 150 mètres à l'ouest de la limite ouest de l'emprise de la voie Lord Byng et à moins de 70 mètres au sud de la limite sud de l'emprise de l'avenue Kanata, et faisant partie des terrains désignés comme partie du 255, avenue Kanata, les utilisations de vente au détail et de service sont autorisées conformément aux dispositions suivantes :

- a) les utilisations de vente au détail et de service ne sont autorisées qu'au rez-de-chaussée des bâtiments abritant également des utilisations de bureau ou résidentielles;
- b) toutes les utilisations de vente au détail et de service, à l'exception d'une seule, doivent donner et avoir leur entrée principale sur l'avenue Kanata ou sur la voie commune pour piétons et véhicules qui s'étend vers le sud depuis l'avenue Kanata;
- c) le Règlement de zonage doit établir des autorisations visant une gamme particulière de superficies d'utilisations de vente au détail et de services autorisés.

### 5.3 Quartier du centre-ville

La désignation de quartier du centre-ville s'applique aux terrains situés au nord-est, au sud-est et au sud-ouest de la communauté du centre-ville.

Le sud-ouest de cette zone comprend un nombre limité de logements à faible et moyenne densités comme on en trouve dans de nombreuses autres collectivités de Kanata. Dans cette zone, d'autres formes d'aménagement sont presque inexistantes. Néanmoins, en ce qui concerne les terrains non encore lotis, les aménagements décrits dans les politiques pertinentes ci-dessous seront encouragés dans la mesure du possible, et imposés au besoin.

Le secteur nord-est a une implantation exceptionnelle en raison de la proximité des stations projetées de l'O-Train, des pôles d'emploi projetés et du tronçon de l'avenue Kanata entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime à l'ouest, qui constitueront toutes, en définitive, d'importants attraits.

L'intention consiste à aménager ce secteur en le dotant d'une forme très urbaine pour tenir compte de la proximité du quartier central des affaires. Afin de respecter la volonté de construire des logements au style typiquement urbain, les paysages de rue ne seront pas dominés par des garages et des abris à voitures. Les règlements indiqués seront ajoutés au règlement municipal de zonage pour veiller à respecter ce désir.

L'ensemble de logements sera constitué de types de logements de moyenne densité (maisons en rangée, logements superposés en rangée et immeubles d'appartements, entre autres), ainsi que d'un nombre très limité, dans la plupart des cas, de maisons unifamiliales, à la condition de les intégrer dans les aménagements de moyenne densité. Exception faite du nombre limité d'immeubles de grande hauteur de 8 à 10 étages, les bâtiments ne devraient généralement pas dépasser trois à quatre étages. Divers types de bâtiments de densités diverses doivent être construits dans ce secteur.

En définitive, de 800 à 1 100 logements seront aménagés dans la zone du quartier du centre-ville, au nord de l'autoroute 417.

Afin d'assurer les travaux de raccordement aux services publics, l'aménagement de cette zone se fera de façon générale d'est en ouest. Si la conjoncture est telle que certains types de logements doivent être construits plus tôt, des espaces libres seront réservés afin de pouvoir respecter la gamme requise.

Pour veiller à aménager une zone résidentielle bien équilibrée et pratique, on encouragera l'aménagement d'infrastructures institutionnelles, de commerces de détail de proximité et d'autres vocations qui rehaussent et appuient les activités primaires.

Des commerces de quartier dont la superficie brute de location est d'environ 500 mètres carrés peuvent être autorisés au nord de l'autoroute 417 dans cette zone sous réserve des critères suivants :

- ils serviront avant tout à répondre aux besoins des futurs résidents s'installant au nord-est du secteur du quartier du centre-ville;
- l'emplacement choisi ne contribuera pas à créer de gros embouteillages;
- ils ne cerneront pas directement la promenade Campeau, sauf s'ils ne prévoient pas de places de stationnement;
- les bâtiments donneront directement sur d'autres rues du centre-ville comme toute forme d'aménagement doit l'être selon les politiques établies;

- les bâtiments polyvalents seront valorisés, en intégrant de nouvelles formes architecturales pour les projets mixtes résidentiels/commerciaux, pour les projets résidentiels/commerciaux et pour les projets commerciaux.

Le Règlement de zonage réglera les utilisations permises, la superficie des magasins et d'autres facteurs pour veiller à ce que ces installations ne soient pas incompatibles avec les utilisations commerciales du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime, ou encore dans d'autres collectivités.

Les parcs et le réseau d'espaces libres assureront un lien pratique entre divers centres d'intérêt spécial comme les affleurements rocheux, les zones fortement boisées et autres caractéristiques naturelles et seront situés le long d'une voie pour piétons orientée d'est en ouest près du centre de cette désignation. Des liaisons piétonnables et des pistes cyclables autour de caractéristiques et de destinations comme le centre communautaire John-G.-Mlacak, l'école secondaire Earl of March, les centres commerciaux, les centres d'emploi et les services de transport en commun seront aménagés.

#### 5.4 Secteur pôle d'emploi à faible densité

La désignation secteur pôle d'emploi à faible densité s'applique à une zone située au sud-est du centre-ville près de l'échangeur de l'autoroute 417 et du chemin Eagleson et à une zone située au nord-ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox.

##### Zone du sud-est

Dans le secteur pôle d'emploi à faible densité situé au sud-est du centre-ville, l'aménagement existant comprend des bâtiments abritant des industries légères et un motel. Selon les prévisions établies, les aménagements futurs comprendront des immeubles de faible hauteur abritant des bureaux, des industries légères ou des commerces de détail. Les commerces de détail situés au nord de la voie Hearst devront respecter les conditions suivantes :

- la surface brute totale de location ne dépassera pas 10 000 mètres carrés;
- la taille des bâtiments se situera entre 2 800 mètres carrés et 4 700 mètres carrés;

Les aménagements pourront se multiplier au fil du temps, mais la surface brute totale de location pour commerces de détail dans cette zone sera limitée à 10 000 mètres carrés.

### Zone du nord-ouest

- 1) Dans le secteur pôle d'emploi à faible densité située au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox, les utilisations suivantes sont autorisées :
  - a) installations industrielles avec restrictions sous réserve des politiques du Plan secondaire, y compris des bureaux;
  - b) installations commerciales pour automobiles, sous réserve des politiques du Plan secondaire;
  - c) entrepôt de vente au détail à grande surface, sous réserve des politiques énoncées à la section 9 dans le présent Plan secondaire;
  - d) entrepôt de vente au détail, sous réserve des politiques énoncées à la section 9 dans le présent Plan secondaire;
  - e) commerces de détail dans un parc commercial;
  - f) centre de vente au détail projeté, sous réserve des politiques énoncées à la section 9 dans le présent Plan secondaire;
  - g) aménagement commercial supplémentaire;
  - h) centre de rénovation.

Les normes s'appliquant à certaines installations, comme les entrepôts de vente au détail, sont établies par les politiques en la matière et les définitions du Plan secondaire. Le Règlement de zonage fixe les règlements spécifiques s'appliquant aux utilisations, aux normes de rendement et aux restrictions imposées.

### Zone de dérogation

#### Zone de dérogation –2 - LRE-2

- 2) Dans le pôle d'emploi de faible densité – Zone de dérogation 2, les utilisations permises comprennent ce qui suit :
  - a) toutes les utilisations permises dans le pôle d'emploi de faible densité situé au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade Terry Fox;
  - b) commerce de détail;
  - c) dans les travaux de réaménagement, les immeubles de moyenne hauteur sont autorisés à concurrence de 12 étages.

#### Zone de dérogation –3 - LRE- 3



- 3) Les terrains désignés pôle d'emploi de faible densité – Zone de dérogation 3 (LRE-3) doivent être aménagés conformément aux politiques suivantes :
- a) permettre les mêmes utilisations que dans le pôle d'emploi de faible densité situé au nord et à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute 417 et de la promenade, en plus de l'utilisation de commerce de détail.
  - b) dans les travaux de réaménagement, les immeubles de moyenne hauteur sont autorisés à concurrence de 12 étages.

#### Zone de dérogation –4 - LRE- 4

- 4) Dans la zone de dérogation 4 (LRE-4) du pôle d'emploi de faible densité, les utilisations permises comprennent ce qui suit :
- a) tous les usages permis dans un pôle d'emploi de faible densité situé au sud-est de la ville;
  - b) un hôtel.

#### 5.5 Parcs

La désignation de parc s'applique à l'agrandissement du parc Bille-Teron entre la promenade Campeau et l'avenue Kanata, dans le secteur nord-ouest du centre-ville de Kanata. Les liaisons efficaces avec les aménagements environnants, en particulier le tronçon de l'avenue Kanata entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime, seront assurées dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

Avant d'approuver les demandes d'aménagement des terrains attenants à cette désignation, on mènera une étude d'impact sur l'environnement pour connaître l'importance des infrastructures naturelles du site, les incidences potentielles des travaux d'aménagement proposés sur ces infrastructures et les mesures à adopter pour atténuer ces incidences, en tenant compte des autres politiques de ce plan secondaire.

Leur implantation exacte sera déterminée à l'étape de l'approbation du lotissement et pourra être remaniée sans apporter de modification au Plan secondaire, à la condition de respecter l'intention du Plan secondaire.

La Ville établira une esplanade urbaine et un lieu de rassemblement public à un point stratégique du tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime. Il s'agira d'un point d'entrée principale du parc Bill-Teron.

## 5.6 Services de proximité

La désignation de « services de proximité » s'applique à l'aménagement d'un centre polyvalent dans la station Eagleson/March projetée du réseau de l'O-Train afin de répondre aux besoins de la collectivité, d'encourager une utilisation plus rationnelle des transports publics et de créer une structure d'accueil visible depuis la promenade Campeau et l'autoroute 417.

### Aménagements autorisés

Des établissements de services communautaires, des bureaux ou autres installations semblables ainsi que des commerces de détail auxiliaires dont la superficie brute de location ne dépasse pas 1 500 mètres carrés seront disséminés dans une zone polyvalente intégrant des logements et des entreprises ou des commerces.

## 5.7 Carrefour

### Carrefour du 143, chemin Didsbury

- 1) Les aménagements autorisés comprendront un large éventail d'aménagements dont les densités permettront de promouvoir les transports en commun, par exemple les bureaux, les établissements d'enseignement secondaire et postsecondaire, les hôtels, les hôpitaux, les grands édifices institutionnels, les centres de divertissements et de loisirs communautaires, les centres de garde d'enfants, les établissements de détail, les établissements de loisirs, les services (comme les restaurants), les aménagements résidentiels de grande et de moyenne densités et les aménagements mixtes regroupant les infrastructures ci-dessus.
- 2) Constituent aussi des aménagements autorisés :
  - a) les hôpitaux;
  - b) les universités et les collèges communautaires;
  - c) les grandes infrastructures sportives, récréatives et culturelles dont l'échelle est comparable au parc Lansdowne, au stade des Lynx, au Centre Canadian Tire, au Musée des sciences et de la technologie du Canada et à la Place-Ben-Franklin;
  - d) les grands centres commerciaux (dont la superficie locative brute est supérieure à 50 000 mètres carrés).
- 3) L'aménagement du carrefour et du secteur portant la désignation de centre commercial régional doit permettre d'atteindre la cible de 12 500 emplois dans le centre-ville de Kanata. Par conséquent, les aménagements résidentiels ne sont autorisés que dans le cadre d'un complexe polyvalent dont la superficie brute est d'au moins 2 000 mètres carrés pour les aménagements non résidentiels.

- 4) Le Règlement de zonage applicable au secteur portant la désignation de carrefour dans l'annexe A (Plan de désignation) doit prévoir des dispositions d'aménagement différé n'autorisant pas de travaux d'aménagement tant que la Ville n'aura pas approuvé l'évaluation des répercussions sur le transport qui lui aura été présentée. Cette évaluation vise à désigner les modifications à apporter à la chaussée et à l'intersection, notamment la modernisation du passage inférieur de la promenade Terry Fox et de la promenade Earl Grey, ou l'élargissement de la promenade Terry Fox, des interventions nécessaires pour permettre l'aménagement proposé. Le symbole d'aménagement différé ne sera pas supprimé tant que le directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique n'aura pas la conviction que les modifications à la chaussée et de l'intersection seront apportées par le promoteur ou par ce dernier de concert avec la Ville avant l'occupation des aménagements.

#### 5.8 Hauteur maximale des immeubles

Outre les politiques figurant dans les sections du Plan secondaire, les objectifs du Plan officiel visent à encourager la création d'un centre-ville dynamique qui soit favorable aux usagers du transport en commun. Les hauteurs de bâtiment minimales et maximales peuvent donc être appliquées pour créer un contexte urbain dans les rues du centre-ville de Kanata et offrir une transition vers les quartiers résidentiels adjacents. Tous les nouveaux aménagements ou réaménagements seront soumis aux politiques suivantes :

Conformément à l'annexe B (Hauteurs maximums des bâtiments), les désignations de hauteur de bâtiment sont soumises aux politiques suivantes :

- 1) Les hauteurs de bâtiment maximales doivent être conformes à l'annexe B. Si le zonage antérieur à l'adoption de l'annexe B permet une hauteur supérieure à celle autorisée en vertu de l'annexe B, le zonage existant s'applique.
- 2) Outre les hauteurs maximales stipulées à la politique 1) de la section 5.8, les hauteurs de bâtiment minimales et les transitions de hauteurs doivent également s'appliquer dans les secteurs suivants :
  - a) L'aménagement donnant sur la promenade Campeau (entre les terrains de la Ville à l'ouest et le croissant Gray) sera soumis aux dispositions suivantes :
    - i) les bâtiments doivent avoir une hauteur d'au moins trois étages pour l'aménagement de résidences et d'immeubles de bureaux;

- ii) la hauteur de bâtiment maximale est de trois étages pour tout aménagement situé à moins de 25 mètres de la ligne de lot longeant la promenade Campeau;
  - 1. les bâtiments de moyenne hauteur à concurrence de six étages sont autorisés à la condition que les transitions depuis les immeubles de trois étages sur la promenade Campeau soient conformes aux principes énoncés à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel;
  - 2. afin de préserver une zone tampon paysagée et le caractère de promenade entre la limite du centre-ville de Kanata et les quartiers résidentiels au nord, les retraits de cour depuis les lignes de lot donnant sur la promenade Campeau seront généralement de 6 m;
- b) l'aménagement donnant sur l'avenue Kanata (entre la voie Lord Byng / voie Maritime et la promenade Earl Grey) sera soumis aux dispositions suivantes :
  - i) une hauteur de bâtiment minimale de trois étages est requise du côté nord de l'avenue Kanata. Puisque le niveau des terrains situés du côté sud de l'avenue Kanata est plus bas que la chaussée, les bâtiments doivent avoir une hauteur minimale de deux étages au-dessus du niveau de la chaussée asphaltée de l'avenue Kanata;
  - ii) les immeubles de moyenne hauteur à concurrence de neuf étages, sont autorisés et doivent offrir une transition vers les immeubles plus bas de l'avenue Kanata; ils seront construits conformément aux principes énoncés à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel;
  - iii) dans le cas des terrains situés moins de 150 mètres à l'ouest de la bordure ouest de l'emprise de la voie Lord Byng et moins de 70 mètres au sud des limites sud de l'emprise de l'avenue Kanata, et faisant partie des terrains désignés comme le 255, avenue Kanata, la politique 2(b)(i) de la section 5.8 ne s'applique pas et une partie d'un bâtiment doit avoir une hauteur minimale de deux étages;
- c) l'aménagement donnant sur la voie Hearst (entre la promenade Whitney et le tronçon est du croissant Roberge) sera soumis aux dispositions suivantes :
  - i) les bâtiments doivent avoir au moins trois étages de hauteur pour l'aménagement de résidences et d'immeubles de bureaux;
  - ii) les immeubles de moyenne hauteur à concurrence de sept étages sont autorisés et doivent assurer la transition de la forme bâtie avec les immeubles

- résidentiels de faible hauteur attenants afin d'abaisser les hauteurs le long de la voie Hearst; ils seront construits conformément aux principes énoncés à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel;
- iii) afin de créer un environnement à échelle humaine et axée sur les piétons, un retrait doit être prévu immédiatement après le troisième étage des bâtiments, offrant généralement un plan angulaire de 45 degrés depuis le haut de la façade du troisième étage orientée vers la voie Hearst;
- d) l'aménagement situé dans le secteur 3 ou 4 de l'annexe B sera soumis aux dispositions suivantes :
- i) les immeubles résidentiels et de bureaux doivent avoir une hauteur d'au moins trois étages; et
  - ii) les immeubles de grande hauteur, à concurrence de la hauteur maximum de l'annexe B sont autorisés à la condition que les transitions de forme bâtie soient conformes aux principes énoncés à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel;
- e) l'aménagement situé dans le secteur 5 de l'annexe B (le long de la place Aird et du chemin Katimavik) sera soumis aux dispositions suivantes :
- i) les bâtiments doivent avoir au moins trois étages de hauteur pour l'aménagement de résidences et d'immeubles de bureaux;
  - ii) les immeubles de grande hauteur à concurrence de 12 étages sont autorisés; si toutefois l'on constate qu'un site à aménager se trouve à moins de 400 mètres à pied d'une station projetée de l'O-Train dans le centre-ville de Kanata selon l'annexe C2 (Réseau de transport en commun – Réseau ultime) du Plan officiel;
  - iii) l'aménagement doit offrir une transition de forme bâtie vers le quartier résidentiel peu élevé adjacent, conformément à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel, et permettre la création d'un environnement à échelle humaine et axé sur les piétons le long de la place Aird et du chemin Katimavik;
- f) l'aménagement situé dans un secteur permettant des « tours de 10 à 30 étages » dans l'annexe B sera soumis aux dispositions suivantes :
- i) sous réserve d'une modification de zonage, la construction d'une tour de 10 à 30 étages peut être envisagée s'il est démontré que l'aménagement satisfait aux conditions suivantes :

1. il faut au moins prévoir trois étages dans l'aménagement des résidences et des immeubles de bureaux;
2. il faut respecter les politiques de l'esthétique urbaine de la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel;
3. il faut appliquer les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine pour les habitations de grande hauteur. La hauteur maximum appropriée sera déterminée en fonction des conditions et des contraintes du site; la hauteur absolue doit pouvoir être justifiée par les mémoires à déposer pour la modification du Règlement de zonage, qui comprendront, sans s'y limiter, une étude des répercussions sur le transport, une étude géotechnique, un rapport de viabilisation, une étude sur l'ensoleillement et l'ombre ainsi qu'un plan conceptuel démontrant la conformité du projet à la section 4.6 (Esthétique urbaine) du Plan officiel.

## Section 6 : Autres questions

### 6.1 Rues

Le réseau de rues du centre-ville de Kanata sera aménagé dans le cadre des demandes de lotissement approuvées. Les routes seront construites conformément aux lignes directrices applicables à la conception. Toutes les rues du centre-ville de Kanata seront dotées d'aménagements paysagers de qualité supérieure, qui compléteront et encourageront les activités piétonnières et cyclables, dont la plantation des arbres, l'éclairage, les accessoires et les trottoirs aménagés au moins d'un côté de chaque rue. Dans le quartier central des affaires et dans le centre commercial régional, les trottoirs devront être aménagés des deux côtés de chaque rue.

### 6.2 Études sur l'atténuation du niveau sonore

Conformément aux exigences de ce plan secondaire, qui prévoit la conception d'un paysage de rue de grande qualité, la promenade Campeau, l'avenue Kanata et le chemin Katimavik ne devront pas être dominés par des écrans antibruit. D'autres aménagements seront prévus afin de respecter les politiques d'atténuation du niveau sonore, dans la mesure du possible. Ces mesures seront arrêtées au tout début du processus d'aménagement et feront en sorte que les aires d'agrément extérieures sont situées de façon à éviter toute construction de barrières antibruit peu esthétiques.

Conformément aux politiques relatives au bruit énoncées à la section 10 (La protection de la santé et de la sécurité) du Plan officiel, des études sur l'atténuation du niveau sonore devront peut-être être effectuées si des plans d'aménagement risquent de poser des problèmes à cet égard. Dès que ces études auront été approuvées par la Ville en

consultation avec le ministère de l'Environnement et du ministère des Transports, les recommandations portant sur l'atténuation du niveau sonore pourraient faire partie de toutes les ententes de lotissement ou de plan d'implantation.

### 6.3 Économies d'énergie

Le centre-ville de Kanata est aménagé en économisant le plus possible l'énergie, et ce, en prenant des décisions portant sur le microclimat, l'emplacement et la densité, qui encouragent les déplacements à pied, en bicyclette et en autobus ainsi que toute autre mesure semblable.

### 6.4 Besoins des personnes ayant une limitation fonctionnelle

Dans la mesure du possible, les plans d'aménagement des bâtiments, des aires de stationnement, des rues et des voies piétonnières tiennent compte des besoins des personnes ayant une limitation fonctionnelle, comme celles qui se déplacent en fauteuil roulant.

### 6.5 Accès aux services

Au besoin, des voies d'accès distinctes réservées aux services publics et aux véhicules d'urgence sont aménagées au moment de l'approbation des demandes de plans d'implantation afin de faciliter l'accès à des zones qui ne sont pas accessibles à partir du réseau routier local ou des artères.

### 6.6 Services d'électricité

Sauf pour les lignes à haute tension de 44 kV ou plus, tous les câbles hydroélectriques seront enfouis sous le sol, de préférence sur des emprises publiques, afin d'éviter toute incompatibilité avec les objectifs relatifs à l'aménagement urbain du centre-ville de Kanata prévu dans le Plan secondaire.

Le fractionnement qui pourrait intervenir le long du couloir hydroélectrique nord-sud situé directement à l'ouest de la passerelle pour piétons sera réduit au minimum en adoptant des mécanismes divers comme la conception d'aménagements attenants, la plantation de végétaux compatibles et la construction de parcs de stationnement.

## Section 7 : Transport

### 7.1 Transport en commun

La prestation de services de transport en commun incombe à la Ville. Les terrains réservés au transport en commun ou à la construction d'un réseau de transport public, aux arrêts d'autobus et aux infrastructures sont décidés au moyen du processus d'approbation des demandes de lotissement ou de plan d'implantation, selon les

nécessités établies par la Ville afin d'éviter de gaspiller des terrains et de pouvoir respecter les politiques sur la densité énoncées dans ce plan secondaire, le couloir existant d'autobus et des stations projetées de l'O-Train sera limité à une quinzaine de mètres de largeur sauf autour des stations d'autobus existantes et des stations projetées de l'O-Train, des passages supérieurs et de tout endroit où il faudra prévoir une plus grande largeur afin de contourner certaines caractéristiques physiques.

Les stations de l'O-Train et les stations du Transitway sont bien éclairées de façon à assurer la sécurité des passagers après la tombée de la nuit. Les parcs-o-bus sont autorisés, mais seront situés dans des endroits facilement accessibles et seront soigneusement intégrés aux usages avoisinants afin ne pas devenir incompatibles. Lorsque des aires de stationnement de parc-o-bus sont offertes, les liaisons piétonnables d'accès aux stations sont bien délimitées et bien éclairées. Afin d'assurer l'intégration du réseau de transport, chaque station du Transitway est raccordée aux réseaux piétonniers et cyclables, conformément aux articles cités plus loin. À long terme, seules les stations de l'O-Train et les stations d'autobus est et ouest seront reliées directement au service local de transport public.

Afin de favoriser le plus possible l'utilisation du transport en commun, les projets d'aménagement à densité élevée seront fortement encouragés à distance de marche des stations de l'O-Train et du Transitway projetées.

L'offre et la demande générales de places de stationnement dans les projets non résidentiels du centre-ville de Kanata sont suivies de près afin de veiller à ce que toute surcapacité ne compromette pas l'utilisation du transport en commun. Le Règlement de zonage peut préciser le nombre minimum et maximum d'emplacements.

À long terme, le service local de transport en commun sera assuré sur les terrains commerciaux de la collectivité reliant la voie Hearst à la Place Aird.

## 7.2 Voies cyclables et couloirs piétonniers

Les voies cyclables primaires devront être aménagées dans les rues publiques désignées et dans les emprises du centre-ville de Kanata, conformément aux exigences de la Ville et de concert avec le Plan des sentiers récréatifs polyvalents de la Commission de la capitale nationale. Ces pistes sont bien délimitées en prévoyant des panneaux de signalisation, des marques sur la chaussée ou des panneaux d'information ou d'activités récréatives. Les pistes cyclables et les couloirs pour piétons sont indiqués dans l'annexe C3 (Réseau de transport actif – Secteur urbain – Sentiers principaux) du Plan officiel.

Les pistes cyclables et les allées piétonnières principales et secondaires qui relient les stations de l'O-Train projetées et les stations du Transitway menant aux autres terrains du centre-ville de Kanata sont définies dans les plans d'aménagement urbain, dans les plans de lotissement et les plans d'implantation, comme l'exige la Ville. Dans la mesure du possible, les liens raccordant les pistes cyclables et les allées piétonnières sont situés dans des endroits peuplés le jour et le soir au cours des heures de circulation des transports publics afin d'assurer la sécurité après la tombée de la nuit.

### 7.3 Voies piétonnières

De façon générale, les voies piétonnières sont situées le long des trottoirs publics et des sentiers sont aménagés dans des couloirs traversant les espaces libres de manière à les relier de la façon la plus pratique possible aux autres secteurs de la communauté.

Des liaisons piétonnables pratiques, protégées et attrayantes sont aménagées sur le pont du chemin Castlefrank qui passe au-dessus de l'autoroute 417 pour se raccorder aux terrains situés au sud de la station projetée Terry-Fox de l'O-Train proposée dans l'ouest. Les voies piétonnières doivent être clairement définies et bien éclairées.

On portera une attention particulière à l'aménagement de liaisons pratiques entre la collectivité centre-ville de Kanata et les collectivités situées au nord de la promenade Campeau, afin de tenir compte des besoins spéciaux des enfants d'âge scolaire.

### 7.4 Rues du centre-ville de Kanata

Les rues du centre-ville de Kanata indiquées à l'annexe C4 (Réseau routier urbain) du présent Plan officiel peuvent être approuvées à divers endroits sur les plans d'aménagement urbain et les lotissements sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification à ce plan secondaire à condition que le nouveau quadrillage des voies soit maintenu et que les autres politiques pertinentes du Plan secondaire soient appliquées.

Dans la zone résidentielle du centre-ville de Kanata, le transport public local peut être assuré intérieurement entre le croisement de la promenade Campeau et du chemin Teron et les désignations du centre commercial régional et du quartier central des affaires sans qu'il soit nécessaire d'emprunter la promenade Campeau. Cet aménagement permettra de décourager la traversée de ces zones par les automobilistes et fera l'objet d'une étude approfondie menée de concert avec OC Transpo.

### 7.5 Artères du centre-ville

Lorsque la largeur de la promenade Campeau et du chemin Katimavik sera arrêtée définitivement, ces deux voies routières seront dotées d'un terre-plein bordé d'arbres et

présentant un intérêt visuel de façon à faire ressortir les limites de ces grandes collectivités.

### 7.6 Stationnement sur place

Les parcs de stationnement desservant les nouveaux immeubles de moyenne hauteur et de grande hauteur doivent être situés dans une structure ou être souterrains, à l'abri de la vue du public. L'aménagement d'un nombre limité de places de stationnement de surface pour visiteurs et de places accessibles ou provisoires peut être autorisé dans le Règlement de zonage ou par le biais d'une réglementation du plan d'implantation, si l'aménagement de l'emplacement est échelonné.

L'aire de stationnement de surface ne doit pas être située dans une cour donnant sur l'avenue Kanata ou la promenade Campeau.

### 7.7 Avenue Kanata

Le tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime se veut un tronçon unique de l'avenue qui deviendra une destination culturelle et une partie florissante du réseau d'infrastructures. L'emprise de l'avenue Kanata permettra l'aménagement d'un espace public dynamique qui crée des liens entre les gens et donne accès à des espaces, tout en permettant à diverses formes d'activités de coexister. Le principe de conception reposera sur la création d'une délimitation entre la vitesse et les moyens de transport de la voie centrale jusqu'à la bordure de la limite de l'emprise. Les véhicules qui se déplacent plus rapidement emprunteront la voie du centre de l'emprise, et l'aménagement sera plutôt axé sur les cyclistes et les piétons vers la bordure de la rue afin de créer un environnement piétonnier agréable et attrayant. L'espace suffisant pour la section transversale permettra de délimiter clairement les zones afin de réduire les conflits entre les utilisateurs.

## Section 8 : Mise en œuvre

### 8.1 Plans d'aménagement urbain et plans directeurs conceptuels

En 1993, un plan conceptuel d'aménagement urbain détaillé (plan de démonstration - 9 septembre 1993) a été préparé afin de concrétiser la vision du centre-ville de Kanata en tenant compte des caractéristiques naturelles du site, de la conjoncture, des possibilités de transport, des désirs de la collectivité, des biens-fonds, des décisions antérieures portant sur l'utilisation du sol et de divers autres paramètres. L'aménagement proposé alliait ces facteurs aux points de vue exprimés par les personnes et organismes intéressés. Une autre « carte maîtresse » a été préparée pour indiquer la superficie des terrains, le nombre d'unités d'habitation et le nombre d'emplois que représentait le plan

de démonstration du 9 septembre 1993. Les résultats de cet exercice sont annexés à ce plan secondaire, mais n'en font pas partie intégrante.

En 1998 et en 1999, l'ancienne Ville de Kanata a actualisé ses plans d'aménagement du centre-ville de Kanata en préparant un plan directeur conceptuel du centre-ville de Kanata et un plan directeur conceptuel du Centre commercial régional de Kanata. Ces documents ont été préparés en vue d'élaborer une stratégie de planification et d'aménagement des parties du centre-ville de Kanata situées au nord de l'autoroute 417 et entre la promenade Terry Fox à l'ouest et l'emprise des services publics d'électricité à l'est.

En 2018, La Ville d'Ottawa a mis à jour son plan directeur conceptuel d'aménagement du centre-ville de Kanata en se fondant sur une analyse de marché approfondie et l'opinion de la communauté. Elle a en effet éliminé la voie centrale de la rue principale et la désignation de rue principale, et a élargi la désignation de parc. La vision globale des plans de départ est conservée en réorientant la vision de l'ancienne rue principale en une section de 500 mètres sur l'avenue Kanata.

La zone située au nord-est de l'avenue Kanata comprend la zone du quartier central des affaires et le parc Bill-Teron. Le secteur situé au sud-ouest de l'avenue Kanata comprend le centre commercial régional de Kanata. Ces plans directeurs conceptuels ont été préparés en tenant compte des principes élémentaires d'aménagement du centre-ville de Kanata, de l'opinion du public et d'autres personnes intéressées, des conditions du marché et des besoins techniques.

Les plans directeurs conceptuels font partie des appendices de ce plan secondaire, sans toutefois faire effectivement partie de ce plan.

Au fil du temps, l'objectif est de faire en sorte que les principes et politiques de base soient mis en œuvre, mais que les détails en soient rajustés afin de tenir compte des études plus détaillées, de l'évolution de la conjoncture et des besoins communautaires. Pour que les grands principes soient respectés et que les objectifs d'emploi et de logement soient atteints, les plans conceptuels d'aménagement urbain et les plans directeurs conceptuels peuvent être modifiés sans qu'il faille adopter une modification au Plan secondaire. Le Conseil municipal a pour but de faire en sorte que les plans conceptuels d'aménagement urbain et les plans directeurs conceptuels contribuent à concrétiser la vision arrêtée ainsi que les grands principes de planification et d'aménagement du centre-ville de Kanata.



## 8.2 Ententes de partage du stationnement/Direction du stationnement

Des mécanismes permettant de partager le stationnement entre divers usages seront étudiés et encouragés pour s'assurer que le nombre de places de stationnement sera suffisant tout en évitant une offre excédentaire au centre-ville de Kanata.

## 8.3 Comité d'examen du design urbain

Le Comité d'examen du design urbain peut apporter de l'aide dans l'évaluation des demandes d'aménagement pour les infrastructures du centre-ville de Kanata, notamment en se penchant sur les lignes directrices relatives à l'esthétique urbaine applicables dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation.

## 8.4 Panneaux indicateurs

La Ville coordonnera des études pour déterminer les panneaux indicateurs les mieux adaptés au centre-ville de Kanata, surtout dans le tronçon de l'avenue Kanata compris entre la promenade Earl Grey d'une part et, d'autre part, la voie Lord Byng et la voie Maritime, afin d'en promouvoir l'identité exceptionnelle, ainsi que dans le secteur portant la désignation de centre commercial régional de Kanata pour en assurer l'intégration dans ce tronçon de l'avenue Kanata.

## 8.5 Aménagement des services publics et échelonnement

La Ville effectuera une étude d'échelonnement afin d'établir le calendrier des principaux aménagements de services publics dans la collectivité du centre-ville de Kanata pour pouvoir offrir de façon économique et opportune les services publics nécessaires à l'aménagement de la collectivité du centre-ville de Kanata.

## 8.6 Plans de gestion des arbres

Avant d'approuver les demandes d'aménagement (p. ex., les demandes de lotissement ou de plan d'implantation), la Ville analysera les régions boisées afin de décider des meilleures méthodes qui permettront de veiller à ce que le programme d'aménagement dicté par le Plan secondaire intègre des arbres sains. On aura recours aux techniques suivantes :

- l'aménagement proposé sera conçu de façon à assurer la survie des arbres et tout projet d'aménagement comprendra des mesures à cet effet;
- en outre, des plans d'aménagement paysager seront préparés et mis en œuvre de façon énergique de manière à ce qu'un nouveau couvert végétal fourni vienne enrichir l'aménagement proposé;

- le couvert végétal dans les zones non encore aménagées est conservé et préservé jusqu'à ce que l'aménagement retenu commence;
- la préservation des arbres existants sera encouragée, s'il y a lieu, afin de conserver cette végétation jusqu'à ce que des arbres de remplacement parviennent à maturité;
- un programme de suivi sera établi afin d'évaluer le succès des efforts de préservation des arbres et de procéder aux rajustements nécessaires, le cas échéant.

## Section 9 : Politiques s'appliquant aux commerces de détail situés au nord-ouest du centre-ville

Les entrepôts de détail, les gros entrepôts de détail et le centre de vente au détail projeté sont autorisés à condition que toutes les politiques suivantes soient respectées :

- 1) La mise en œuvre du Règlement de zonage pour les secteurs portant les désignations LRE-2 et LRE-3 dans l'annexe A (Plan de désignation) de ce plan secondaire doit prévoir des dispositions sur les zones d'aménagement différé s'appliquant à l'aménagement d'un site pour ces activités, en précisant que le symbole de la zone de l'aménagement différé ne peut être enlevé que lorsque les travaux suivants sont réalisés à la satisfaction de la Ville :
  - a) une étude de la circulation établissant les modifications à apporter aux routes et aux intersections pour que l'ensemble de l'aménagement proposé puisse être absorbé;
  - b) une étude de marché établissant que la raison d'être prévue du centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata ne sera pas compromise, cette étude devant être menée tant que la superficie locative brute du centre commercial régional de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés;
  - c) le dépôt d'une demande de plan d'implantation remplie en bonne et due forme en vertu de l'article 41 de la Loi sur l'aménagement du territoire;
  - d) tout autre renseignement exigé par la Ville.
- 2) De gros entrepôts de détail peuvent être autorisés, mais leur superficie locative brute est limitée à 10 000 mètres carrés tant que celle du centre commercial régional du centre-ville de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés, auquel cas elle ne pourra toutefois dépasser soit 35 000 mètres carrés soit la superficie locative brute

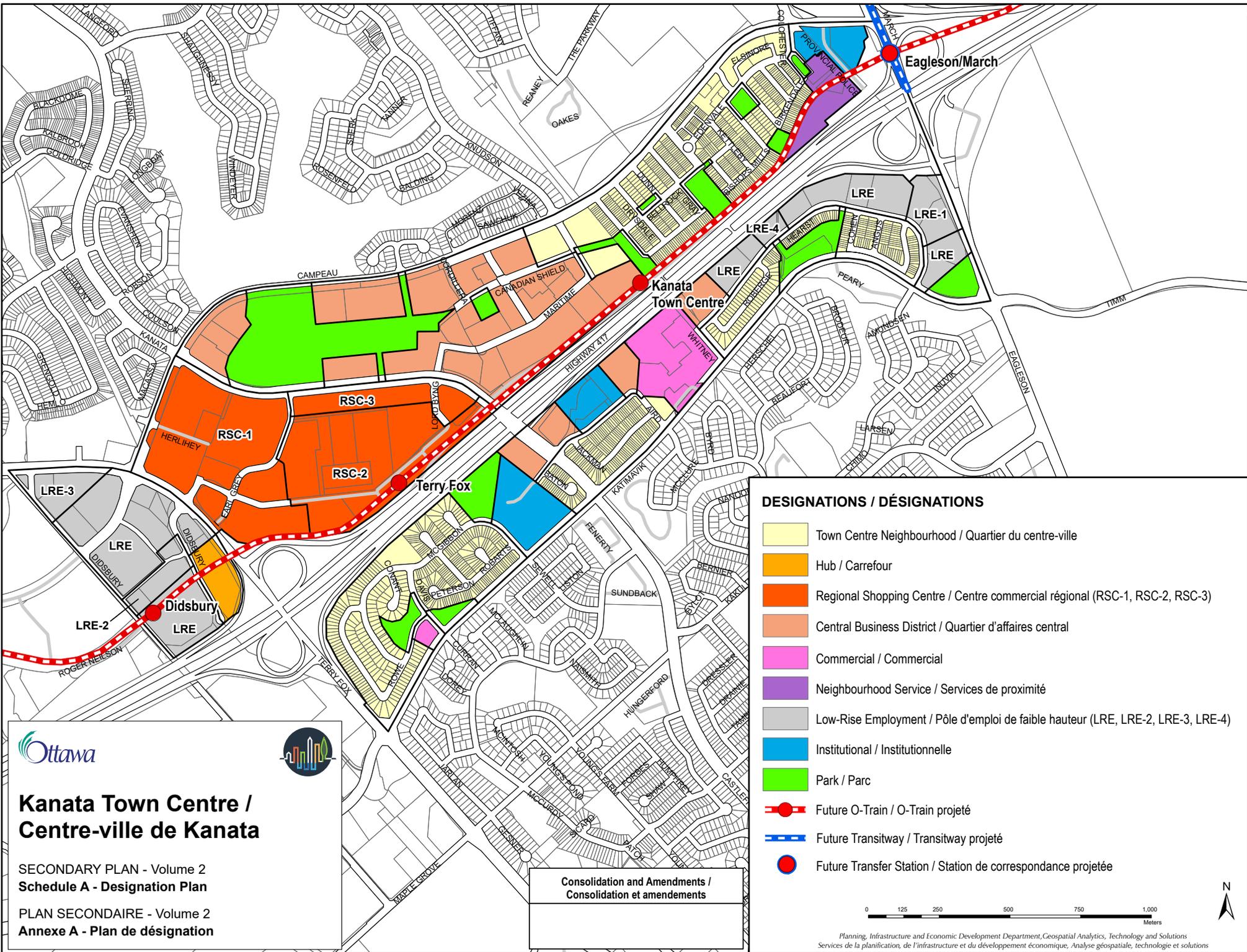
maximum autorisée par le Règlement de zonage, la superficie la moins élevée étant retenue, sous réserve du dépôt d'une demande de modification au Règlement de zonage étayée par ce qui suit :

- a) une étude de la circulation établissant les modifications à apporter aux routes et aux intersections pour que l'ensemble de l'aménagement proposé puisse être absorbé;
  - b) une étude de marché établissant que la raison d'être prévue du centre commercial régional du centre-ville de Kanata et des autres zones centrales d'activités commerciales à Kanata ne sera pas compromise;
  - c) tout autre renseignement exigé par la Municipalité.
- 3) Les modifications du Règlement de zonage établissent les normes s'appliquant à l'aménagement d'entrepôts de détail, de gros entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté, dont la superficie minimum et maximum du lot, les exigences relatives au stationnement et au chargement ainsi que les dispositions portant sur la superficie locative brute, sur la hauteur des bâtiments, sur les marges de recul et sur l'aménagement paysager.
- 4) La superficie locative brute maximum des entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté ne peut dépasser 10 000 mètres carrés par lot tant que la superficie locative brute du centre commercial régional de Kanata au centre-ville de Kanata n'aura pas atteint 50 000 mètres carrés. Une fois ce seuil atteint, la superficie locative brute des entrepôts de détail et du centre de vente au détail projeté peut être supérieure à 10 000 mètres carrés sans toutefois dépasser soit 35 000 mètres carrés soit la superficie locative brute maximum autorisée par le Règlement de zonage, la superficie la moins élevée étant retenue.

## Annexes

Annexe A – Plan de désignation

Annexe B – Hauteurs maximums des bâtiments



# Kanata Town Centre / Centre-ville de Kanata

SECONDARY PLAN - Volume 2  
Schedule A - Designation Plan

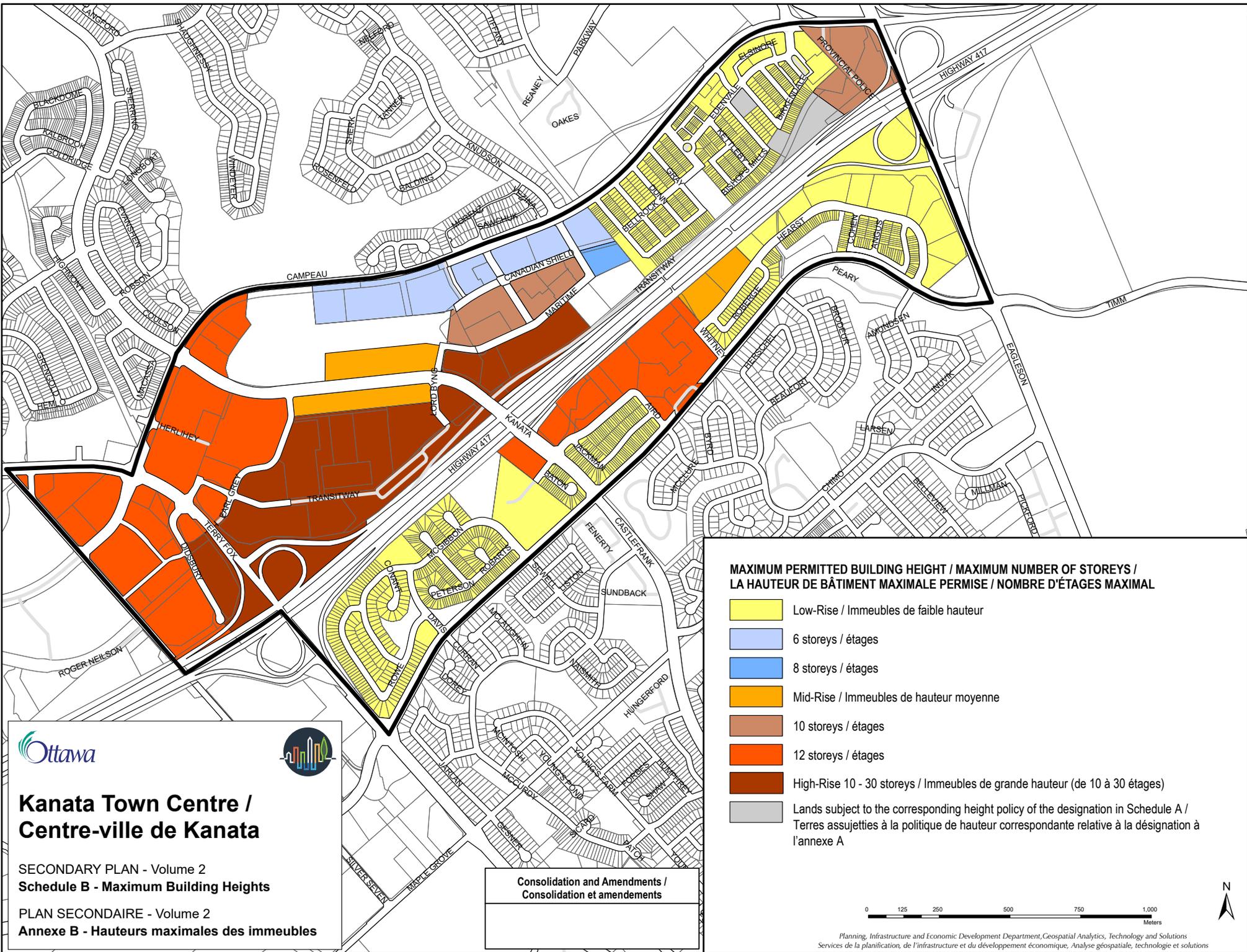
PLAN SECONDAIRE - Volume 2  
Annexe A - Plan de désignation

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

## DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

-  Town Centre Neighbourhood / Quartier du centre-ville
-  Hub / Carrefour
-  Regional Shopping Centre / Centre commercial régional (RSC-1, RSC-2, RSC-3)
-  Central Business District / Quartier d'affaires central
-  Commercial / Commercial
-  Neighbourhood Service / Services de proximité
-  Low-Rise Employment / Pôle d'emploi de faible hauteur (LRE, LRE-2, LRE-3, LRE-4)
-  Institutional / Institutionnelle
-  Park / Parc
-  Future O-Train / O-Train projeté
-  Future Transitway / Transitway projeté
-  Future Transfer Station / Station de correspondance projetée





- MAXIMUM PERMITTED BUILDING HEIGHT / MAXIMUM NUMBER OF STOREYS /  
LA HAUTEUR DE BÂTIMENT MAXIMALE PERMISE / NOMBRE D'ÉTAGES MAXIMAL**
- Low-Rise / Immeubles de faible hauteur
  - 6 storeys / étages
  - 8 storeys / étages
  - Mid-Rise / Immeubles de hauteur moyenne
  - 10 storeys / étages
  - 12 storeys / étages
  - High-Rise 10 - 30 storeys / Immeubles de grande hauteur (de 10 à 30 étages)
  - Lands subject to the corresponding height policy of the designation in Schedule A /  
Terres assujetties à la politique de hauteur correspondante relative à la désignation à l'annexe A



**Kanata Town Centre /  
Centre-ville de Kanata**

SECONDARY PLAN - Volume 2  
Schedule B - Maximum Building Heights

PLAN SECONDAIRE - Volume 2  
Annexe B - Hauteurs maximales des immeubles

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

