

Plan secondaire de la rue Bank

1.1 Introduction

Le Plan secondaire de la rue Bank est un guide pour la conception et l'aménagement à long terme de la partie de la rue Bank entre la promenade Riverside jusqu'au parc Ledbury, il formule des directives sur l'utilisation du sol, la forme bâtie, la conception, le stationnement, la circulation et les modes de transport. Le Plan secondaire établit un cadre pour les paramètres du changement et l'évolution que connaîtra ce secteur à terme, selon la vision élaborée par la communauté touchée et les intervenants ainsi que dans le Plan officiel. Le Plan secondaire doit être lu et interprété comme étant l'orientation stratégique donnée par le Conseil municipal en vue de guider les initiatives municipales, particulièrement en ce qui concerne l'examen des demandes d'aménagement, de modification du zonage présentées à la Ville et des demandes présentées au Comité de dérogation.

Le Plan secondaire définit le cadre juridique du Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank, fruit d'un effort de collaboration entre les parties concernées dans le but d'énoncer une vision pour le secteur et qui permettra de créer un quartier dynamique et polyvalent, composé de divers types d'habitations, d'emplois, de boutiques et de services, qui de plus est accessible, attrayant et viable. Le PCC donne des renseignements détaillés sur l'état actuel du secteur, la stratégie de planification globale, la répartition modale du transport souhaitée, l'évaluation de la viabilité ainsi que la mise en œuvre et l'intégration progressive, qui s'ajoutent au Plan secondaire afin de mettre au point une stratégie de croissance complète pour le secteur du PCC de la rue Bank.

1.2 Secteur visé

Le Plan secondaire de la rue Bank touche une partie de la rue Bank qui s'étend de la promenade Riverside à la voie ferrée du Canadien National située sur le chemin Walkley. Le Plan secondaire touche trois quartiers de la Ville (quartier 16 – Rivière, quartier 17 – Capitale et quartier 18 – Alta Vista) et comprend les propriétés qui sont adjacentes de chaque côté de la rue Bank ainsi que plusieurs autres à proximité aux chemins Heron et Walkley. Le secteur est illustré à l'annexe A.

1.3 Vision et principes de conception

Le Plan secondaire et le PCC de la rue Bank sont encadrés par la vision et les principes de conception qui ont été élaborés en consultation avec les comités consultatifs, les collectivités résidentielles, les représentants des commerces et le grand public.

Le Plan officiel désigne le secteur visé par le PCC de la rue Bank comme une destination souhaitable pour y vivre, y travailler et y magasiner. Le secteur devrait prendre une forme plus urbaine à court terme.

Le PCC imagine le couloir de la rue Bank comme étant :

1. Un secteur polyvalent dynamique, offrant une concentration variée de types de logements, de boutiques et de services;
2. Un secteur doté de carrefours d'activité pour les quartiers résidentiels environnants, accessible à pied, à vélo, en transport en commun et en voiture;
3. Un secteur doté d'un paysage de rue aménagé et amélioré et offrant de nombreux lieux de rassemblement public, qui mettent en valeur l'environnement et la viabilité du couloir;

La vision pour la rue Bank s'appuie sur un certain nombre de principes clés sous-jacents :

La rue

1. En tant qu'artère principale, la rue Bank servira de lien entre d'autres parties de la ville tout en étant une destination en soi.

2. La rue Bank sera sécuritaire et facile d'accès pour les cyclistes et les piétons. Elle sera attrayante et verdoyante, et favorisera les rassemblements publics et les activités communautaires, et sera dotée d'installations à l'année.
3. Tous les nouveaux aménagements et les infrastructures seront planifiés de manière à offrir la souplesse nécessaire aux changements futurs dans les choix de transport. Des éléments permettant de créer un réseau d'autobus et de transport en commun plus solide devraient être intégrés au couloir.
4. Le paysage de rue sera attrayant, constitué d'éléments pour les piétons et d'espaces verts, comme du mobilier urbain, des arbres et des lampadaires.
5. Une stratégie à long terme de stationnement dans le secteur, qui permet de tenir compte des changements dans les habitudes d'utilisation de l'automobile, sera élaborée.

Réaménagement

6. Tout nouvel aménagement contribuera à rendre le secteur plus attrayant et intégrera les principes de conception viable afin qu'à l'avenir, le secteur soit plus écologique qu'aujourd'hui. Le secteur doit rester économiquement viable pour les entreprises et les résidents, et être plus dynamique au plan social. Chaque amélioration apportée aux aménagements ou à l'infrastructure le long de cette rue devra prendre ces facteurs en compte pour la planification et la conception.
7. Les nouveaux aménagements et les nouvelles infrastructures respecteront les quartiers existants entourant le secteur visé par le PCC, et aideront à créer une rue principale qui deviendra le centre d'attraction de la collectivité plutôt qu'un obstacle.
8. Il faut encourager les propriétés adjacentes à effectuer un réaménagement au cours de la même période, en commençant par les secteurs clés visés par le PCC. Il faudrait élaborer une stratégie de mise en place progressive, soutenue par des actions publiques et des mesures incitatives, afin d'encourager les changements positifs au moyen de projets catalytiques.

Identité

9. Des améliorations distinctes et coordonnées au domaine public et au paysage de rue aideront à créer une identité dans le secteur visé par le PCC, permettant avec le temps de désigner ce tronçon de la rue Bank par son nom.
10. Les boutiques et les services variés, ainsi que l'emploi dans les secteurs visés par le PCC seront mis en valeur avec le temps, et contribueront à l'identité du secteur de la rue Bank visé par le PCC.

1. 4 Politiques générales concernant l'utilisation du sol et la conception

Sauf mention contraire dans les politiques propres au secteur, pour les nœuds ou le secteur de l'avenue Kaladar, décrits dans la section 1.5 et 1.6 du présent plan secondaire, voici quelques directives générales pour l'ensemble du secteur de la rue Bank visé par le PCC, qui est indiqué dans les limites du Plan dans l'Annexe A.

Les secteurs de liaison, qui sont indiqués à l'Annexe A, sont situés à l'extérieur des nœuds et du secteur à usage polyvalent et donc, tout aménagement suivra les règles de densification, conformément au règlement de zonage. Graduellement, au fur et à mesure que le réaménagement progresse, les nœuds seront reliés entre eux en une rue principale dotée d'une identité communautaire et d'une personnalité distincte.

Utilisation du sol

1. Une grande variété d'utilisations (résidentielles, de bureau, institutionnelles, d'emplois, d'utilisations communautaires et d'espaces ouverts) sera autorisée.

2. Les bâtiments polyvalents abritant des utilisations de commerce de détail en rez-de-chaussée donnant sur la rue Bank, et non sur les rues transversales, sont encouragés et privilégiés.
3. Les bureaux ou les résidences devraient être la première utilisation de tous les immeubles et être situés aux étages supérieurs des bâtiments polyvalents. S'il n'est pas possible de donner à un seul immeuble une vocation polyvalente, il serait tout aussi approprié qu'un groupe d'immeubles individuels voisins servent à divers usages.
4. On décourage l'installation de terrasses extérieures dans les rues transversales.
5. Les édifices à utilisation unique pour des utilisations institutionnelles ou communautaires sont autorisés le long de la rue Bank et devraient contribuer à instaurer un milieu favorable aux piétons.
6. Les espaces ouverts publics et privés sont autorisés le long de la rue Bank après présentation d'une analyse rationnelle de conception solide. Ces endroits peuvent servir de points d'accès, d'entrées, de lieux de rassemblement, de centre d'attraction, de liaisons, etc.
7. La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est fortement encouragée.

Forme bâtie

1. Sauf mention contraire, la hauteur maximale des immeubles pour le secteur des nœuds est de 50 mètres, soit environ 16 étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure selon la distance des secteurs résidentiels.
2. La hauteur maximale des immeubles dans les secteurs de liaison est de 25 mètres, ou environ un immeuble de huit étages. La hauteur maximale autorisée peut être inférieure selon la distance des secteurs résidentiels.
3. Un rapport plancher-sol maximal de 2.0 est autorisé pour les propriétés situées dans la zone d'artère principale. Si au moins 80 % du stationnement requis est fourni dans un garage souterrain, le rapport plancher-sol maximal est de 3.5.
4. Un mur de rue cohérent et complet est privilégié le long de la rue Bank, afin de créer un paysage de rue visuellement continue et une solide bordure de rue.
5. Les immeubles polyvalents devraient avoir une hauteur de plafond suffisante pour permettre diverses utilisations (p. ex., 4,5 m du plancher au plafond).
6. Il faut maintenir une hauteur de transition entre les tours, les immeubles de moyenne hauteur et les immeubles peu élevés actuels. La transition entre les différentes hauteurs d'immeubles se fait : en installant les édifices élevés à plus grande distance des édifices peu élevés, en prévoyant un vaste espace de séparation entre les immeubles, en prévoyant un retrait pour les étages supérieurs des édifices élevés par rapport aux édifices peu élevés.

Conception

1. Sur la rue Bank, en ce qui concerne les nœuds, au moins 70 % de la largeur du lot devrait être occupée par un des murs de l'immeuble ou plusieurs. La largeur du lot est mesurée à partir du retrait de la cour avant. Le plan de mise en place progressive, approuvé par le Service d'urbanisme et de gestion de la croissance, devra démontrer comment cette politique sera respectée à long terme. Les bâtiments actuels qui s'étendent sur au plus 25 % de leur surface de plancher brute, les postes d'essence et les lots avec 35 mètres ou moins de façade le long de la rue Bank, sont exemptés de cette exigence.
2. Un retrait est exigé au deuxième, au troisième et au quatrième étages des édifices de moyenne et grande hauteurs afin de maintenir un milieu axé sur les piétons. Dans la mesure du possible, le retrait de l'étage supérieur devrait être aménagé au même étage que celui des immeubles du secteur immédiat afin de créer une impression visuelle uniforme. Les retraits aménagés dans des étages supérieurs contribuent à créer un milieu à l'échelle humaine et fournissent plus de lumière pour les trottoirs.
3. Les retraits et la conception doivent respecter le réseau aérien de fils électriques et d'autres câbles de services publics qui est en place dans le couloir de la rue Bank. Le réseau électrique aérien et de câbles des autres services publics peut influencer sur l'emplacement et le choix des espèces d'arbres ainsi que sur la distance de séparation entre les édifices et les fils.

4. Les édifices dont la façade donnant sur la rue est plus longue devraient comporter des motifs architecturaux pour agrémenter et enjoliver la façade. Comme exigence minimale, toute façade d'au plus 20 mètres devra comporter une certaine forme d'articulation, une cour ou d'autres motifs architecturaux qui forment une coupure dans l'apparence visuelle en longueur.
5. Les édifices le long de la rue Bank devraient comporter une porte avant facilement accessible aux piétons du trottoir. Des portes latérale et arrière peuvent également être aménagées.
6. Les grands commerces doivent adopter une forme propice à une rue urbaine et comporter plusieurs étages.
7. Les immeubles élevés devraient être en pointe avec des plaques de plancher qui ne dépassent pas 750 m² et leur espacement par rapport aux autres tours doit être adéquat. Une séparation minimale de 30 mètres est recommandée.
8. L'emplacement et l'orientation des étages supérieurs des immeubles de grande hauteur doivent respecter les secteurs résidentiels adjacents. Il faut veiller à minimiser et à atténuer l'intrusion perçue des tours dans les espaces de services privés des secteurs résidentiels voisins.
9. Les propositions d'aménagement dans les limites des nœuds et selon la désignation de zonage d'artère principale seront examinées par le Comité d'examen du design urbain. Une consultation préalable à la demande est exigée. Des exemptions à l'examen par le Comité d'examen du design urbain sont établies par la Ville et doivent être respectées.
10. Il faudra établir des écrans entre les parcs/rampes de stationnement et les propriétés résidentielles afin de réduire l'impact visuel des voitures. Des arbres, des arbustes et/ou des murs opaques de faible hauteur servent à masquer les voitures.
11. Des arbres seront utilisés pour améliorer l'esthétique générale et établir l'identité unique du secteur à l'étude. Il faudrait planter des arbres tous les 7 à 10 mètres le long de la rue Bank et dans les rues latérales pour créer une avenue d'arbres mûrs qui donne une identité et un caractère distinct à la rue Bank et confirme sa vocation de voie piétonnière et automobile. Lorsque les conditions ne permettent pas de planter des arbres de cette manière sur l'emprise publique, les propriétaires privés pourront planter des arbres dans le retrait de la cour pour compléter la plantation d'arbres du domaine public.

Stationnement et accès

1. Le stationnement entre tout immeuble et la rue Bank est déconseillé. Là où il y en a déjà, les espaces de stationnement à l'avant pourront rester, mais ils seront éliminés progressivement tout au long du réaménagement. Les espaces de stationnement devront être situés derrière les immeubles qui sont en façade sur la rue Bank, dans des parcs en surface, recouverts d'une structure ou souterrains.
2. Les propriétaires d'emplacements voisins devraient envisager la possibilité de partager un parc de stationnement, en particulier les sites ayant des besoins de stationnement à des heures différentes.
3. Les aires de stationnement devraient être accessibles par des voies à l'arrière ou des rues locales. Une voie d'accès à partir de la rue Bank peut être autorisée, s'il n'y a pas de voie à l'arrière ni de rue locale.
4. Le stationnement peut être autorisé dans les cours latérales si la propriété est trop étroite pour permettre le stationnement à l'arrière ou si l'espace à l'arrière est insuffisant pour satisfaire à tous les besoins de stationnement. Une seule allée est autorisée pour les espaces de stationnement dans les cours latérales.
5. Dans les nœuds, on encourage la mise en place de parcs de stationnement municipaux, publics-privés ou privés. Le besoin et l'emplacement des stationnements pour ces aménagements devront être déterminés dans le cadre d'une étude sur le stationnement.
6. Dans les nœuds et à proximité, on encourage l'usage de la technologie Payez et Affichez plutôt que de fournir des espaces de stationnement réservés à la clientèle afin d'appuyer la création d'espaces de stationnement public dans le secteur visé. Consulter la Section 8.2.6 du PCC pour de plus amples renseignements.
7. Les stationnements recouverts d'une structure le long d'une emprise publique ne devraient pas comporter de murs aveugles et inclure des utilisations actives au rez-de-chaussée.

8. Il faut réduire au minimum le nombre de voies d'accès pour autos à partir de la rue afin d'améliorer l'efficacité de la circulation dans la rue Bank et la continuité de la circulation pédestre et cycliste. Les voies d'accès partagées sont privilégiées, car elles permettent l'accès à plusieurs aménagements tout en minimisant l'impact sur la rue et les trottoirs.

Circulation

1. Une évaluation de l'incidence sur le transport présentée à la Ville, servira à déterminer si le réseau de transport, de stationnement et l'infrastructure en place sont adéquats pour accommoder les hauteurs et la densité proposées. L'évaluation servira également à déterminer si l'espace de stationnement est suffisant et à repérer toutes améliorations routières nécessaires afin de soutenir la densification.

Améliorations au domaine public

1. On encourage la création d'un espace vert public près du secteur du parc Ledbury. Cet espace vert pourrait être un petit carrefour piétonnier et cycliste doté de sentiers polyvalents reliés à Sawmill Creek. Consulter la Section 4.3 du PCC pour de plus amples renseignements.
2. Un jardin communautaire pourra être aménagé dans le couloir de transport de l'électricité dans le secteur du parc Ledbury. Ce jardin serait utilisé par les résidents du secteur et permettrait de relier la rue Bank au futur sentier est-ouest, qui est décrit dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa.

Emprise

1. Les voies pour véhicules suivent la norme comprimée pour la largeur (entre 3,25 à 3,75 mètres)
2. Des pistes cyclables d'une largeur de 1,5 mètre à 2 mètres seront installées de chaque côté de la rue Bank.
3. Les trottoirs auront une largeur d'au moins 1,8 mètre à 2,4 mètres dans les endroits où la Ville possède suffisamment de terrain. L'accotement (section entre le trottoir et le bord de rue) et la voie cyclable créeront une séparation entre les piétons et les voitures.
4. L'éclairage de rue, les poteaux et installations des services seront installés sur l'accotement étroit (aménagé au moyen de pavés ou selon un aménagement de finition).
5. Des arbres seront plantés dans le retrait paysagé (de 1,5 à 3 mètres) sur le côté opposé de la rue où se trouvent les poteaux électriques. La largeur maximale pour le secteur paysagé est établie de manière à installer une rangée d'arbres mûrs d'un côté de la rue et d'améliorer la probabilité de survie des arbres. Il y aura la possibilité de poursuivre l'aménagement paysager sur les propriétés privées adjacentes.
6. La médiane, allant de 1,5 à 5 mètres, servira à l'aménagement paysager, comme refuge piétonnier, pour l'identification communautaire (p. ex., bannières, panneaux) et pour l'éclairage. L'emplacement de la médiane doit également être déterminé lorsqu'il y a une voie pour virage à gauche et une médiane franchissable.
7. Il y aura des signaux de priorité du transport en commun et/ou des voies réservées au transport en commun sur le chemin Walkley, le chemin Heron ou aux intersections de la promenade Alta Vista pour faciliter le déplacement des autobus sur la rue Bank. Consulter la Section 4.2 du PCC pour de plus amples renseignements.
8. Il y aura une possibilité future d'établir des espaces de stationnement en file dans la rue afin de promouvoir la viabilité des commerces ayant pignon sur rue. Une étude sur le stationnement devra déterminer si la possibilité de stationnement dans la rue est viable dans le secteur visé.

1.5 Politiques concernant l'utilisation du sol et la conception pour les nœuds

Les politiques suivantes fournissent des lignes directrices pour les trois nœuds dans le secteur visé par la PCC, tel qu'indiqué à l'Annexe A, ci-jointe. Les nœuds sont des secteurs concentrés de densification

polyvalente qui permettent de réaliser les objectifs du Plan officiel en matière de densification le long des artères principales ainsi que des aménagements axés sur le transport en commun. Les nœuds sont situés à distance de marche des services de transport en commun actuels et des services futurs de transport en commun d'ordre supérieur pour des aménagements polyvalents de plus grande hauteur.

On trouvera d'autres directives concernant les nœuds dans la Section 1.4, Politiques générales d'utilisation du sol et de conception. On peut consulter les plans de démonstration pour les nœuds dans le PCC. Un plan de démonstration est un concept indiquant les principales caractéristiques de construction dans un secteur d'aménagement; il sert au moment d'une demande d'aménagement pour illustrer les lignes directrices et les politiques du PCC à l'égard des nœuds.

1.5.1 Nœud 1 : Promenade Riverside et pont Billings

Le nœud 1 comprend des propriétés du côté ouest et du côté est de la rue Bank, entre les voies vers l'est et l'ouest de la promenade Riverside et l'emplacement du centre commercial Billings Bridge.

Les propriétés des côtés ouest et est de la rue Bank, entre les voies vers l'est et l'ouest de la promenade Riverside, sont situées dans un endroit privilégié du secteur visé par le PCC, près de la rivière Rideau. Les occasions de réaménagement important des propriétés sont actuellement entravées par l'accès automobile limité de la rue Bank. Le potentiel de réaménagement de ces propriétés augmenterait considérablement s'il était possible d'y accéder à partir de nouvelles rues, reliées à la promenade Riverside Drive plutôt qu'à la rue Bank.

L'extrémité nord du nœud 1 est un emplacement approprié pour des immeubles polyvalents de moyenne hauteur et des tours qui ont recours à une architecture et à des éléments de conception qui permettent d'intégrer ces points d'accès de premier plan au secteur visé dans le PCC. Tout aménagement de moyenne ou de grande hauteur dans le nœud 1 doit être rationalisé après évaluation des répercussions sur la circulation, qui devront être approuvées par la Ville.

À l'extrémité sud du nœud 1, le réaménagement du centre commercial Billings Bridge, qui prévoit la mise en place d'immeubles polyvalents à plus forte densité, constituera une étape majeure pour l'atteinte des objectifs en matière de densification de la Ville. L'emplacement du centre commercial devrait devenir un quartier plus orienté sur le transport en commun avec des rues réservées au commerce de détail et des tours d'habitation et à bureaux, le tout organisé autour d'un réseau de rues et d'îlots regroupés dans un espace de commodités central. Le site sera graduellement réaménagé en plusieurs étapes, la partie arrière devant être celle qui sera modifiée en premier. La première ou la deuxième étape du réaménagement permettra de créer un réseau interne de rues. Plus tard seront créés un espace central de commodités, un nouveau point d'accès du chemin Data Centre et des espaces résidentiels et polyvalents plus densifiés.

Utilisation du sol

1. Il faudra présenter un plan directeur conceptuel pour l'emplacement du centre commercial Billings Bridge avec les aménagements proposés dès que le rapport plancher-sol d'un emplacement dépassera 1.0. Le Plan devra démontrer le déroulement du réaménagement afin d'atteindre les objectifs de densification de la Ville, conformément aux exigences du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance.
2. Il faudra concevoir un espace de commodités central pour le centre commercial Billings Bridge. Cet espace pourra cependant être réalisé pendant les étapes ultérieures du réaménagement, mais il faudra synchroniser le moment de son aménagement avec toute construction de tours d'habitation.
3. On privilégie l'aménagement d'immeubles polyvalents qui comportent des commerces de détail au rez-de-chaussée le long de la nouvelle rue interne est-ouest et autour de tout espace de

commodités central qui serait aménagé sur le site du centre commercial Billings Bridge et le long de la rue Bank.

Forme bâtie

1. La hauteur maximale des immeubles est de 70 mètres pour tout aménagement situé à l'arrière de l'emplacement du centre commercial Billings, près de la station de transport en commun. L'aménagement privilégié est un immeuble de bureaux de 16 étages relié à la station de transport en commun existante.
2. La hauteur maximale des immeubles est de 50 mètres pour les aménagements le long de la rue Bank. Une hauteur de 50 mètres équivaut à un immeuble à usage polyvalent d'environ 16 étages. Pour les terrains situés aux 1335 et 1339, rue Bank, la hauteur maximale est de 85 mètres pour un immeuble à usage polyvalent qui doit avoir une surface de plancher hors œuvre brute de moins de 32 137 mètres carrés. [Modification n° 261, 18 août 2021]
3. La hauteur maximale des immeubles est de 25 mètres pour des aménagements situés en façade de la promenade Riverside dans l'emplacement du centre commercial Billings Bridge. Une hauteur de 25 mètres équivaut à un immeuble à usage polyvalent d'environ huit étages.

Conception

1. La conception architecturale des immeubles de moyenne et grande hauteur situés à l'extrémité nord du nœud 1 devra être unique étant donné la grande visibilité et l'importance de leur emplacement le long de la rivière Rideau.
2. Les aménagements proposés à proximité de la rivière Rideau seront soumis à la Commission de la capitale nationale pour commentaires.

Stationnement

1. Pendant les premières étapes du réaménagement, le stationnement public pour les commerces de détail du centre commercial Billings Bridge sera fourni en surface, mais il sera remplacé par des espaces de stationnement souterrains ou recouverts d'une structure au cours des étapes ultérieures du réaménagement (p. ex. lorsque les tours résidentielles à l'avant ou sur les côtés du site seront aménagées).

Circulation

1. L'accès automobile aux propriétés situées entre la promenade Riverside devrait se faire principalement à partir de nouvelles rues locales, qui remplacent les rampes est et ouest. Il faut aussi prévoir des voies d'accès partagées pour auto, garanties au moyen de servitudes ou de terrains réservés à l'usage de la Ville, une fois le réaménagement en cours. Les parcelles aménageables situées sur le côté est de la rue Bank devront utiliser les accès actuels à partir de la promenade Riverside. Les parcelles aménageables situées sur le côté ouest de la rue Bank devront utiliser une nouvelle rue à sens unique, en remplacement de la rampe provenant de l'ouest. Consulter la Section 5.2.1. du PCC pour voir des illustrations de ce concept d'aménagement.
2. Il faudra aménager des voies piétonnières au nord, à l'est et à l'ouest de la station de transport en commun Billings Bridge et en assurer l'entretien.
3. Il faudra de plus mettre en place une liaison piétonnière et cycliste dans l'axe nord-sud entre les sentiers Riverside et la station de transport en commun Billings Bridge. Cette liaison reliera la collectivité autour de l'avenue Rockingham au centre commercial Billings Bridge et devrait être reliée aux liaisons est-ouest susmentionnées. Consulter la Section 4.3 du PCC pour voir des illustrations de cette liaison.
4. Il faudra aussi élaborer un réseau de nouvelles rues locales (publiques ou privées) dans l'emplacement du centre commercial Billings Bridge. Ce réseau interne de voies d'accès devrait être relié aux intersections actuelles de la rue Bank, de la promenade Riverside et du chemin Data Centre.

1.5.2 Nœud 2 : Chemin Heron

Le nœud 2 comprend les angles nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Heron, désignés ci-après « îlots d'aménagement ». Le nœud 2 devrait devenir graduellement une rue principale axée sur les piétons, dotée d'un paysage de rue continu et d'une solide bordure de rue, le long de la rue Bank. On envisage pour le secteur des immeubles polyvalents dotés de commerces de détail en façade. Le côté est de la rue Bank est un plus petit morcellement foncier que le côté ouest et les aménagements prévus devront être de plus faible densité. On favorisera la mise en place d'allées piétonnières entre les immeubles pour assurer une meilleure correspondance entre la rue Bank et les secteurs résidentiels avoisinants. Un couloir de verdure nord-sud augmente la connexion entre les secteurs en reliant le parc Bruce Timmerman au chemin Brookfield (consulter la Section 4.3 du PCC pour de plus amples renseignements).

Conception

1. Les aménagements près de l'intersection de la promenade Alta Vista et de la rue Bank devraient être coordonnés et prévoir des éléments paysagers améliorés afin d'indiquer clairement l'entrée dans la communauté Alta Vista.
2. Les aménagements le long des routes locales actuelles ou nouvelles auront une porte avant facilement accessible aux piétons du trottoir.

Stationnement

1. On prévoit l'aménagement d'un espace de stationnement municipal pour ce secteur. Le besoin de ce parc de stationnement et son emplacement exact devront être examinés dans le cadre d'une étude sur le stationnement qui sera entreprise par la Ville. Consulter la Section 8.2.6 du PCC pour de plus amples renseignements.
2. Les commerces de détail devront faire usage de la technologie Payez et Affichez plutôt que de fournir des espaces de stationnement réservés à la clientèle. La technologie Payez et Affichez pourrait aussi être utilisée pour accroître les possibilités de stationnement public dans le secteur.

Circulation

1. L'accès principal par automobile à l'îlot d'aménagement devrait se faire principalement de la rue Cecil. Un deuxième accès par automobile au chemin Heron pourrait être permis, pourvu que les études sur la circulation puissent prouver sa fonctionnalité.
2. L'accès principal par automobile à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait se faire à partir de l'avenue Wildwood (au moyen d'ententes d'utilisation, conversion en une route publique ou une route privée refaite selon les normes publiques), qui devrait relier la rue Bank et le chemin Heron.
3. La section du chemin Wildwood qui est privée devrait être transformée en une emprise publique ou en un chemin privé selon des normes comparables aux normes publiques et prévoir un accès à la rue Bank à l'avenue Erie, au moment d'un réaménagement majeur du secteur. Un « réaménagement majeur » inclut un changement d'utilisation du sol (p. ex., usage polyvalent ou résidentiel), ou une augmentation importante de l'intensité des utilisations des lieux (p. ex., aménagée selon un rapport plancher-sol de 1.0 ou plus). À court terme, la Ville encouragera les propriétaires fonciers de chaque côté du chemin Wildwood à conclure des ententes d'utilisation pour les chemins privés dès la réception de toute demande d'aménagement du ou des propriétaires du chemin Wildwood.

1.5.3 Nœud 3 : chemin Walkley

Le nœud 3 comprend les angles nord-ouest et sud-ouest de la rue Bank et du chemin Walkley, désignés ci-après les « îlots d'aménagement ». Le nœud 3 devrait devenir graduellement un aménagement de moyenne à grande densité axé sur le transport en commun, comportant des immeubles de grande densité situés sur le côté nord ou le côté sud de l'intersection du chemin Walkley et de la rue Bank. On

prévoit installer une station du TLR sur le chemin Walkley, près de la voie de l'O-Train actuelle. Il faudra construire des sentiers de la rue Bank vers la future station du TLR pour améliorer le rayonnement du secteur et promouvoir l'utilisation de la station.

Utilisation du sol et conception

1. Les tours sont permises sur les côtés nord et sud-ouest de l'intersection de la rue Bank et du chemin Walkley.
2. Les maisons en rangée ou les appartements peu élevés sont appropriés pour le côté ouest de la rue Bank, derrière un aménagement d'immeubles polyvalents.

Circulation

1. Une liaison piétonnière directe est-ouest devrait être établie de la rue Bank à la future station du TLR au chemin Walkley.
2. L'accès par automobile à l'îlot d'aménagement nord-ouest devrait se faire principalement à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) reliée à l'intersection de la promenade Alta Vista et de la rue Bank ainsi qu'au chemin Walkley. Des mesures devaient être prises pour décourager le trafic de transit dans cet accès local.
3. Tout nouvel accès au chemin Walkley venant des îlots d'aménagement du nord-ouest ou du sud-ouest devrait être coordonné avec l'intersection actuelle de la voie privée Glenhaven. La liaison actuelle entre le chemin Walkley et la voie privée Glenhaven qui donne accès au nouveau lotissement résidentiel devra être configurée de manière à permettre l'aménagement de la nouvelle rue locale mentionnée ci-dessus.
4. L'accès par automobile à l'îlot d'aménagement nord-est devrait se faire à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) reliée au chemin Walkley. Cette liaison devait être conçue pour ne pas paraître comme un raccourci attrayant pour la circulation du chemin Walkley à la promenade Alta Vista.
5. L'accès par automobile à l'îlot d'aménagement sud-ouest devrait se faire à partir d'une nouvelle rue locale (publique ou privée) reliée à la rue Bank et au chemin Walkley.

1.6 Politiques concernant l'utilisation du sol et la conception pour le secteur de l'avenue Kaladar

Les données suivantes fournissent des directives pour le secteur de l'avenue Kaladar, présenté à l'annexe A, ci-jointe.

Le secteur de l'avenue Kaladar a été formé par les diverses utilisations industrielles patrimoniales associées à l'exploitation d'une ancienne voie ferrée. Avec l'enlèvement de la voie ferrée, le secteur de l'avenue Kaladar ne peut plus être exclusivement industriel; des immeubles à densification moyenne pourraient facilement être construits dans ce secteur très bien situé, près du transport en commun et d'une zone d'artère principale. Il y a possibilité de créer un secteur polyvalent qui demeure réceptif aux communautés résidentielles adjacentes et de fournir une liaison entre les quartiers résidentiels adjacents et la rue Bank.

Utilisation du sol

1. Veiller à la compatibilité et à la réceptivité des utilisations entre les usages résidentiel et non résidentiel en excluant les nouvelles utilisations qui engendrent du bruit, des vibrations, des odeurs, de la poussière, des rejets atmosphériques ou la circulation de véhicules lourds de manière excessive et en limitant l'entreposage extérieur. Seules les utilisations qui sont indépendantes et présentent une faible probabilité de production de bruit ou de rejets atmosphériques seront permises. Se reporter à la Section 8.2.4 du CPP pour une liste des utilisations industrielles interdites et des utilisations des sols permises dans le nouveau zonage proposé.

2. Des habitations multifamiliales jumelées, des immeubles collectifs sans ascenseur et des immeubles collectifs en bande sont des formes convenables d'aménagement résidentiel.
3. Des aménagements professionnels à faible impact et des commerces de vente au détail sont des utilisations adéquates.
4. L'ancien couloir du CN contigu au secteur de l'avenue Kaladar sera aménagé en un parc linéaire pour promouvoir le transport actif et les loisirs passifs.

Forme bâtie

1. La hauteur maximale des immeubles pour des aménagements résidentiels, non résidentiels ou polyvalents est de 22 mètres, soit un immeuble d'environ sept ou huit étages, selon la proximité aux aménagements résidentiels actuels. Pour le secteur adjacent à un secteur résidentiel de faible densité, la hauteur maximale permise pour les immeubles est de 11 mètres, soit un immeuble de trois à quatre étages, et lorsque l'immeuble est à une bonne distance du secteur résidentiel, la hauteur permise va jusqu'à 22 mètres. Se reporter à la sous-zone GMX pour plus de détails.
2. Dans le secteur de l'avenue Kaladar, les immeubles de plus grande hauteur devraient être situés plus près de la limite est, à proximité de l'ancienne voie ferrée du CN.
3. On encourage également une réutilisation adaptée des immeubles du secteur de l'avenue Kaladar.
4. Les grandes surfaces commerciales, les grands magasins d'alimentation et les restaurants à grande surface ne sont pas permis et seront limités à 300 mètres carrés de surface de plancher brute. La surface de plancher brute cumulative pour ces utilisations s'élève au total à 2 999 mètres carrés.

Circulation

1. L'accès automobile au secteur de réaménagement de l'avenue Kaladar se fera de l'avenue Kaladar et du chemin Brookfield.
2. Une nouvelle rue locale est-ouest ou une liaison accessible au public devra être créée entre le couloir de verdure et l'avenue Kaladar. Cette solution permettra de morceler l'avenue Kaladar en plus petits îlots qui contiennent des immeubles sur rue axés sur les piétons.
3. L'accès piétonnier et cycliste se fera de l'avenue Kaladar à la voie ferrée, pour faciliter l'accès au futur couloir de verdure et finalement à la rue Bank.

Annexes

[Annexe A](#)