

# Plan secondaire du secteur Baseline et Woodroffe

## 1.0 – Introduction

Le secteur Baseline et Woodroffe touché par le présent Plan secondaire est destiné à devenir un pôle de convergence de l'activité commerciale et d'autres activités, compte tenu du nombre important d'emplois qui s'y trouvent et des aménagements qui s'y rattachent, ainsi que des excellents moyens de transport en commun dont il bénéficie.

Le présent Plan secondaire a pour but de modérer l'aménagement et le réaménagement de ce secteur composé, en gros, des terrains situés autour de la moitié sud du croisement du chemin Baseline et de l'avenue Woodroffe. À l'ouest de l'avenue Woodroffe, le secteur à l'étude est délimité par la limite de l'ancienne Ville d'Ottawa (juste au sud du chemin Baseline) au nord, par la partie est de la promenade Centrepointe à l'ouest et par la promenade Tallwood au sud. À l'est de l'avenue Woodroffe, le secteur étudié est délimité par la limite de l'ancienne Ville d'Ottawa au nord, par la promenade Navaho et par le campus du collège Algonquin à l'est et au sud. Un plan indiquant le secteur à l'étude figure à l'annexe 1 du présent Plan.

L'objectif est de faire du secteur Woodroffe et Baseline touché par le présent Plan secondaire un secteur d'aménagement de plus grande densité et plus marquant que pour les parcs commerciaux et les secteurs commerciaux qui n'ont pas accès à une station du réseau de transport en commun rapide.

## 2.0 – But et objectifs du plan secondaire

### 2.1 But

Le présent Plan secondaire a pour but de transformer ce secteur en un centre urbain et dynamique favorisant les affaires, le commerce et l'éducation, au sein duquel une majorité de gens se déplacent à pied, en bicyclette ou en empruntant les transports en commun.

### 2.2 Objectifs

Les objectifs du présent Plan secondaire sont les suivants :

- Susciter un sentiment d'identité et de continuité au moyen du paysage de rue, du regroupement d'utilisations et de l'esthétique urbaine.
- Favoriser l'aménagement le plus dense possible pouvant être absorbé par ce secteur au cours de la période de planification (2021), tout en sachant que ce niveau d'aménagement n'est qu'une étape provisoire dans l'évolution de ce centre.
- Renforcer et améliorer l'aspect visuel de ce centre.
- Favoriser un style de vie sain en aménageant des sentiers récréatifs, en améliorant les installations piétonnières publiques et privées, en prévoyant des couloirs de verdure plantés ainsi que d'autres utilisations complémentaires qui encouragent la marche.
- Préserver et multiplier les possibilités d'emploi offertes par les employeurs actuels dans le secteur à l'étude.
- Fournir des possibilités d'aménagements résidentiels à forte densité.
- Assurer la stabilité des quartiers résidentiels adjacents à faible densité.
- Créer, dans ce secteur, une zone centrale compacte axée sur le piéton qui stimule l'interaction humaine et communautaire.

- Améliorer les voies d'accès et de raccordement piétonnières et cyclables entre quartiers, d'un côté d'une rue à l'autre et entre les diverses utilisations dans le secteur touché par le présent Plan secondaire.
- Augmenter le réseau actuel de sentiers récréatifs et améliorer les raccordements au réseau de pistes cyclables de la Ville.
- Élaborer un modèle d'utilisation du sol et un système de transport qui facilitent la circulation des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes.
- Limiter les points d'accès aux aménagements à partir des voies publiques et créer un réseau de voies internes qui permette de trouver son chemin facilement dans les diverses parties du secteur touché par le présent Plan secondaire.
- Veiller à ce que les aménagements prévus dans le plan secondaire du secteur réduisent au minimum les effets de la circulation de passage ou du stationnement hors site dans les quartiers résidentiels avoisinants.
- Veiller à ce que tous les nouveaux aménagements soient conçus de manière à faciliter la sécurité et l'efficacité de la circulation piétonnière tout en réduisant au minimum les incompatibilités entre piétons et automobilistes dans ces quartiers.
- Augmenter le plus possible le nombre d'usagers des transports en commun en améliorant les liaisons piétonnières, en construisant les bâtiments plus près de la route et en modifiant, au besoin, les parcours des transports en commun.
- Utiliser tous les aspects qui conviennent à la régulation de la demande de trafic, comme l'utilisation mixte du sol, la diminution des places de stationnement exigées et l'imposition de limites au stationnement, la révision des tarifs du stationnement et le subventionnement de laissez-passer de transport en commun afin de réduire le plus possible le nombre de personnes empruntant leur véhicule pour se rendre au secteur touché par le présent Plan secondaire.

### **3.0 – Politiques s'appliquant à l'aménagement et au transport**

#### **3.1 Modalités**

Le réseau de transport est un élément clé de l'aménagement du secteur touché par le présent Plan secondaire. Il est l'ossature du secteur, établit le degré d'aménagement pouvant être absorbé et exige un aménagement urbain et une utilisation du sol qui favorisent l'usage des transports en commun. C'est pour ces raisons que l'infrastructure du présent Plan secondaire repose sur le transport.

Ce secteur est délimité et découpé par de grandes artères et la station du réseau de transport en commun rapide. Ces voies publiques et le principal réseau de sentiers divisent tout naturellement la zone d'aménagement en secteurs (voir annexe 2 ci-jointe). La plupart des éléments du réseau de transport devraient être perçus comme des points de destination et non pas simplement des endroits de passage. L'activité devrait être axée sur les voies publiques, sur les sentiers et sur la station du réseau de transport en commun rapide. L'identité de ce secteur et le sentiment d'appartenance suscité proviendront, pour l'essentiel, du tracé du réseau de rues et de sentiers et de l'apparence et de l'alignement des bâtiments situés le long des voies publiques et de la station du réseau de transport en commun rapide.

De la capacité du réseau de transport dépend la densité maximale pouvant être créée. L'aménagement le plus dense devra être situé à proximité de la station en vue d'encourager l'usage des transports en commun. L'ampleur de l'aménagement possible a été établie en fonction d'au plus la moitié des déplacements en voiture aux heures de pointes lorsque le projet sera terminé (2021) et en fonction d'un certain nombre d'améliorations en voie d'être apportées au réseau de routes collectrices et de grandes artères.

Cette stratégie vigoureuse a été retenue car il vaut mieux axer l'aménagement sur les stations du réseau de transport en commun rapide où divers modes de transport peuvent coexister que sur les secteurs éloignés d'une telle station. De plus, il est de notoriété publique que les habitudes des automobilistes changent selon l'encombrement de la circulation. Les automobilistes de passage éviteront le secteur encombré, les employés prendront l'autobus, arriveront plus tôt ou plus tard au travail, entre autres. L'aménagement maximal est établi à partir des conclusions tirées de l'Étude du transport relative au centre d'emploi primaire du secteur Baseline et Woodroffe en tenant compte des niveaux d'aménagement déjà approuvés par le passé. L'étude du transport donne une idée générale du degré de densité que le plan devrait pouvoir absorber, et non pas une valeur absolue. C'est un point de départ. Au fil des ans, ce plan devra être revu à mesure que les facteurs qui se répercutent sur le transport et l'affectation des sols évoluent. Un des principaux objectifs de ce plan est de garantir des possibilités d'aménagement dense à l'avenir, pendant la période de planification et au-delà.

Enfin, l'utilisation efficace de la station du réseau de transport en commun rapide a dicté le type d'aménagement qui devrait être autorisé dans les divers secteurs établis dans la zone d'aménagement. De façon générale, les bureaux devraient être situés le plus près de la station étant donné qu'ils sont les plus susceptibles de favoriser l'usage des transports en commun. D'ordinaire, il est préférable que les logements résidentiels, les commerces de détail et les centres de services soient situés juste à l'extérieur d'un rayon de 300 mètres de la station, comme l'indique l'annexe 2.

## **3.2 Réseaux de transport**

### **3.2.1 Réseau routier**

Le réseau routier comprend les grandes artères et les routes collectrices indiquées à l'annexe 3. Il a été conçu pour les autobus, les véhicules privés, les bicyclettes et les piétons. Conformément au Plan officiel, la priorité sera donnée aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun pour former un réseau de transport équilibré qui englobe tous les usagers et qui réduit au minimum les incidences environnementales, sociales et financières.

Deux nouvelles routes devront être construites pour permettre l'aménagement prévu par le présent Plan.

La première nouvelle route prolongera la promenade Navaho qui s'arrête actuellement immédiatement au sud du chemin Baseline et la raccordera à l'avenue Woodroffe en longeant, dans la direction ouest, la limite nord du campus du collège Algonquin. Cette nouvelle route servira de voie collectrice, donnera un nouveau visage au collège Algonquin et au centre commercial Shoppers City West et améliorera leur accès. Les bâtiments auront leur façade sur cette nouvelle route dans la mesure du possible. Dans la négative, un bâtiment pourra être perpendiculaire à la promenade Navaho prolongée si la conception de sa façade est particulièrement soignée et si les usagers du bâtiment peuvent avoir vue sur la voie publique et le trottoir.

La deuxième nouvelle route raccordera le croissant Constellation à l'avenue Woodroffe pour desservir les terrains situés à l'ouest de l'avenue Woodroffe et de la station du réseau de transport en commun rapide. Tant que la station du réseau de transport en commun rapide demeurera au niveau du sol, cette route ne devrait être empruntée que par les autobus, les cyclistes et les piétons allant du croissant Constellation à l'avenue Woodroffe. Elle permettra également d'accéder à la station d'autobus du réseau de transport en commun rapide. Mais elle n'offrira un accès par automobile, à partir du croissant Constellation, qu'aux aménagements situés à l'ouest de la station du réseau de transport en commun rapide, le reste de cette route étant inaccessible aux automobilistes. Lorsque la station Baseline du réseau de transport en commun rapide sera reconstruite au-dessous du sol, la nouvelle route pourra alors être empruntée sur toute sa longueur par les automobilistes qui pourront traverser le réseau du transport en commun rapide et l'avenue Woodroffe.

Outre ces deux nouvelles routes, l'intersection du croissant Constellation et du chemin Baseline sera reconstruite en vue des aménagements prévus afin de permettre tous les virages aux feux de circulation.

### **3.2.2 Transport en commun**

La station du réseau de transport en commun rapide sera le principal point de convergence du secteur touché par le présent Plan secondaire. L'emplacement et la conception des bâtiments procureront un sentiment d'identité aux alentours de la station et de petits espaces verts seront aménagés près des arrêts d'autobus, le cas échéant, afin d'encourager l'usage des transports en commun. De plus, en vue de créer une atmosphère plus dynamique près de la station et améliorer la sécurité des usagers des transports en commun, on encouragera l'établissement de restaurants, de dépanneurs et d'entreprises de loisirs et de services qui restent normalement ouverts plus tard et qui seront situés de façon à faire face à la station et aux routes locales ou aux principaux sentiers. Ces aménagements seraient secondaires ou accessoires, par opposition aux utilisations génératrices d'emploi installés près de la station et devraient être, de façon générale, situés au rez-de-chaussée d'un immeuble de bureaux.

Les améliorations apportées au réseau routier permettront de rationaliser les trajets des autobus locaux et d'améliorer les liaisons, par autobus, de la station du réseau de transport en commun rapide à la zone locale.

En vue d'encourager l'usage des transports en commun, un passage surélevé menant à la station Baseline du réseau de transport en commun rapide devrait être aménagé, compte tenu des nombreux lotissements prévus à l'est de l'avenue Woodroffe et des passages pour piétons déjà encombrés. La Ville, les responsables du transport en commun et les propriétaires touchés participeront à des négociations sur la conception, le calendrier de construction et le partage des coûts de cette infrastructure.

Toujours pour accroître l'usage des transports en commun, la Ville encouragera les usages mixtes qui permettent aux employés et aux résidents de faire leurs courses, de se rencontrer, d'obtenir des services, de s'alimenter et de magasiner à pied à l'heure du déjeuner ou avant ou après le travail.

Au moment de la planification et de l'aménagement des terrains individuels jouxtant la station Baseline du réseau de transport en commun rapide, il faudra prévoir des passages publics directs, commodes et praticables en toute saison, menant à la station. Lorsque la station Baseline du réseau de transport en commun rapide sera souterraine, il faudra encourager l'aménagement de voies de liaison comme des raccords piétonniers à l'abri des intempéries, de préférence en passant par les bâtiments, ainsi que l'établissement de droits de superposition au-dessus du réseau du transport en commun rapide.

### **3.2.3 Réseau piétonnier et pistes cyclables**

Un réseau commode, agréable, esthétique, sûr, bien éclairé et continu de trottoirs doit être aménagé, qui traversera les lotissements privés et reliera ceux-ci aux trottoirs publics et aux arrêts d'autobus. Le réseau d'allées piétonnières et de pistes cyclables devra comprendre des liaisons pratiques ainsi que des raccordements aux infrastructures récréatives. Dans la mesure du possible, les entrées devraient être regroupées pour réduire le nombre de véhicules passant sur les trottoirs, afin que le réseau piétonnier soit sûr et continu.

L'étude du transport dans le secteur Baseline et Woodroffe a fait ressortir un certain nombre de lignes de désir (voir annexe 4). Ces lignes seront intégrées à tous les nouveaux aménagements ou projets de réaménagement. Les voies de liaison entre les quartiers résidentiels situés à l'extérieur du secteur touché par le présent Plan secondaire et la station Baseline du réseau du transport en commun rapide seront aménagées sous forme de sentiers récréatifs ou de trottoirs sur des terrains privés et publics. Ces voies doivent être les plus directes et les plus visibles possible.

On exigera l'installation de douches dans les immeubles de bureaux, chaque fois qu'il est possible et pratique de le faire, soit en l'intégrant au règlement de zonage soit par d'autres moyens, afin d'encourager la marche, le cyclisme et un style de vie sain.

Des terrains seront réservés au prolongement et à la réfection de sentiers à usages multiples et à l'aménagement de pistes cyclables dans les rues, conformément au réseau d'allées piétonnières et de pistes cyclables indiqué à l'annexe 4 ci-jointe. L'élargissement de rues ou l'établissement de servitudes suffisantes pour aménager ces infrastructures dans le lieu le plus approprié seront portés à l'attention de la Ville dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement. Dans ces endroits, les accotements seront larges et des arbres de rue y seront plantés, dans la mesure du possible.

Des trottoirs d'une largeur de deux mètres en général seront aménagés des deux côtés de chaque rue dans le secteur touché par le présent Plan secondaire. De même, chaque côté de la rue sera doté de nombreux arbres de rue. Les bâtiments seront groupés près de la rue, dans la mesure du possible, et leurs entrées devront faciliter l'accès à pied aux voies publiques ou à la station du réseau de transport en commun rapide. On encouragera l'enfouissement des câbles des services publics pour qu'un plus grand nombre et une plus grande diversité d'arbres puissent être plantés sans interférence des câbles aériens et pour améliorer l'esthétique du lieu et l'environnement piétonnier.

#### **3.2.4 Stationnement**

Comme le secteur touché par le Plan secondaire est propice à la marche, au cyclisme et à l'usage des transports en commun, la superficie ordinaire minimale réservée au stationnement selon le règlement de zonage sera diminuée, quel que soit le type d'utilisation. Le nombre de places de stationnement aménagées dans un site devra concilier l'esthétisme nécessaire avec le besoin d'aménager un nombre suffisant de places de stationnement pour que les gens ne soient pas obligés de se garer à des endroits inappropriés. À mesure que ce secteur croîtra et arrivera à maturité, et que le service offert par les transports en commun à la station Baseline s'améliorera, les besoins en stationnement devraient encore diminuer. D'autres stratégies comprennent l'incitation à partager les aires de stationnement entre utilisations complémentaires; ce partage doit cependant être prévu dans le règlement de zonage. De plus, le stationnement sur rue, en particulier aux heures creuses, comme pour aller au cinéma et au restaurant, sera autorisé là où il ne compromettra pas la capacité du réseau de transport.

Un certain nombre d'éléments influent sur les tarifs du stationnement dans le secteur touché par le présent Plan secondaire. Premièrement, il faudra un certain temps avant que la coexistence de divers moyens de transport sur laquelle repose le présent Plan soit atteinte et il serait difficile de réduire considérablement le stationnement prévu pour les aménagements terminés au début de la période de planification. Deuxièmement, le réseau de transport ne peut absorber qu'un nombre limité de véhicules privés circulant dans le secteur touché par le présent Plan secondaire. Troisièmement, le nombre de places de stationnement existantes peut se répercuter sur les habitudes de déplacement journalier une fois qu'un secteur parvient à maturité.

Dans le secteur touché par le présent Plan secondaire, les politiques relatives au stationnement sont les suivantes : la superficie réservée au stationnement dans un aménagement situé, de façon générale, dans un rayon de 400 mètres de la station du réseau de transport en commun rapide sera plafonnée au maximum autorisé si la parcelle de terrain était aménagée dans sa totalité, maximum établi dans l'étude du transport relative au centre d'emploi primaire du secteur Baseline et Woodroffe ou approuvé par la Ville en fonction des études effectuées sur le stationnement et la circulation. Au-delà du rayon de 400 mètres, une réduction de l'espace de stationnement sera imposée dans le règlement de zonage selon les mêmes principes; des dérogations pourront cependant être autorisées pour tenir compte de l'utilisation (un plus grand nombre d'utilisations sont permises en dehors du rayon de 400 mètres et les caractéristiques relatives au stationnement et à la circulation sont différentes de celles qui s'appliquent aux usages de bureaux) et selon que le site sera ou non aménagé dans sa totalité dans les premières

phases du présent Plan, avant que des améliorations soient apportées au réseau de transport en commun ou que le transport soit davantage diversifié.

Des parcs de stationnement souterrains et au niveau du sol seront privilégiés par rapport à la construction de parcs de stationnement en élévation, afin d'améliorer l'environnement piétonnier sur rue et encourager la marche et l'usage des transports en commun. Au niveau du sol, les parcs de stationnement peuvent être plus facilement convertis en aménagements plus denses à l'avenir que les parcs en élévation et représentent donc une utilisation du sol plus adaptable à des projets de réaménagement futurs.

Le cabinet Totten Sims Hubicki a effectué une étude pour le collège Algonquin dans laquelle des taux spécifiques de transport et de stationnement ont été utilisés comme hypothèses de départ pour effectuer l'étude de la circulation qui est à la base du présent Plan. Le stationnement sur le campus du collège sera étudié à la lumière du rapport Totten Sims Hubicki et des études actualisées sur le nombre de places de stationnement requises, à la suite de quoi les tarifs et les emplacements appropriés des parcs de stationnement seront établis au moyen du processus de réglementation du plan d'implantation.

### **3.2.5 Gestion de la demande en transport**

Afin d'atteindre l'objectif énoncé au paragraphe 2.1 du présent Plan, les résidents devront modifier les moyens de transport qu'ils utilisent pour aller travailler : ils devront cesser de prendre leur voiture et devront opter pour la marche, la bicyclette ou les transports en commun. La gestion de la demande en transport (GDT) consiste en une série de stratégies liées à la demande, employées pour réduire l'encombrement des routes. La mise en œuvre de ces mesures fera partie de toute demande de nouvel aménagement ou de réaménagement dans le secteur touché par le présent Plan secondaire. Des études sur l'incidence de la circulation et sur le stationnement effectuées à la satisfaction de la Ville devront accompagner chaque demande d'aménagement dans le secteur à l'étude.

Ces mesures sont, entre autres, les suivantes :

- encourager les employeurs à subventionner les laissez-passer du réseau de transport en commun
- encourager diverses utilisations du sol dans l'aménagement de quartiers
- encourager une utilisation des terrains et un aménagement extérieur qui favorisent la marche, le cyclisme et l'usage des transports en commun
- encourager le travail à domicile
- décourager les subventions au stationnement (y compris l'élimination du stationnement gratuit)
- encourager une réduction des nouvelles places de stationnement
- encourager une réduction de la circulation par les familles et les particuliers (au niveau des ménages)
- créer une association visant à administrer et à coordonner la mise en œuvre des mesures liées à la GDT adoptées par le secteur privé.

### **3.2.6 Circulation et stationnement**

La mise en œuvre fructueuse du présent Plan en ce qui a trait à la densité des aménagements passera par une plus grande diversité des moyens de transport et par la construction d'infrastructures en temps utile.

Un suivi de ce plan sera assuré par un examen des études sur l'incidence de la circulation et sur la demande de stationnement qui accompagneront diverses demandes à mesure que l'aménagement progressera. Dans ce secteur, les grandes artères seront utilisées à pleine capacité pendant la durée du présent Plan et, au fil du temps, les moyens de transport évolueront en faveur des transports en commun, de la marche et du cyclisme. Si cette tendance ne se concrétisait pas, il faudrait apporter un amendement au présent Plan.

### **3.3 Politiques générales sur l'utilisation des sols et l'esthétique urbaine**

Le secteur Baseline et Woodroffe est naturellement découpé en quatre secteurs distincts qui ont chacun une vocation particulière. Ces vocations se sont transformées au cours des 30 dernières années et le présent Plan cherche à tirer parti de l'impulsion donnée par les aménagements réussis de ce secteur.

Ces quatre secteurs sont coupés par une ligne représentant le rayon de 300 mètres autour de la station du réseau de transport en commun rapide (annexe 2). Les aménagements à forte densité, en particulier les aménagements créateurs d'emplois et les établissements d'enseignement, doivent être situés à l'intérieur de ce rayon. Les aménagements situés au-dessus du réseau du transport en commun rapide sont encouragés à condition qu'ils respectent les autres dispositions du présent Plan. Les terrains situés à l'intérieur de ce rayon devront généralement être aménagés en fonction d'un rapport plancher-sol de 1 et les terrains situés à l'extérieur de ce rayon devront l'être selon un rapport plancher-sol de 0,4, sauf dispositions contraires énoncées dans les politiques détaillées sur l'utilisation des sols qui suivent. Si un projet d'aménagement ne respecte pas cette densité, il faudra montrer comment le niveau d'aménagement ciblé pourra être atteint dans un délai raisonnable et probable à l'avenir. Le rapport plancher-sol de certaines parcelles de terrain aménagées pourrait être plus élevé que celui indiqué ci-dessus, à condition de ne pas dépasser le total prévu dans ce secteur et de ne pas compromettre l'aménagement des parcelles restantes du secteur. L'aménagement projeté ne devrait pas dépasser de beaucoup le total de celui qui a été prévu dans chaque secteur d'activité énuméré ci-dessous sans qu'un amendement soit apporté au présent Plan. L'adoption de cet amendement devra être conforme aux résultats d'une étude sur le transport.

Les densités prévues qui sont énoncées dans cette partie du document visent à assurer une densité d'aménagement appropriée pouvant être absorbée par le réseau de transport et pouvant donner au secteur le cachet urbain que le présent Plan secondaire cherche à atteindre. Des dérogations mineures aux densités prévues et des modifications à ces densités dans les divers secteurs sont autorisées sans amendement au présent Plan, à condition que l'intention générale et les politiques dudit plan soient préservées. Les densités prévues doivent servir de référence pour contrôler l'exécution du Plan secondaire.

Les lignes directrices sur l'aménagement du centre d'emploi primaire de Baseline et Woodroffe élaborées dans le cadre du présent Plan secondaire jouent un rôle déterminant dans la formulation et l'établissement de la vision en matière d'utilisation du sol, de réseau de transport et de conception du secteur. Bien que certaines des politiques du présent Plan soient tirées directement des lignes directrices sur l'aménagement et qu'elles aient pour but de contribuer à réaliser cette vision, il doit être démontré, à la satisfaction de la Ville, que les projets d'aménagement respectent bien l'orientation spécifique et l'intention générale de ces lignes directrices.

Tous les secteurs d'activité devront être aménagés sous forme d'unités intégrées renfermant un mélange d'utilisations complémentaires, lesquelles sont énoncées ci-dessous. Il se peut que l'établissement de plans directeurs conceptuels indiquant l'emplacement des bâtiments, des routes internes et des voies piétonnières soit nécessaire pour que cet objectif soit atteint. Les accès des véhicules aux voies publiques devront être partagés et coordonnés afin d'en réduire le nombre au minimum. Cette politique a pour objet de faire en sorte que les parcours piétonniers s'enchaînent et soient sûrs, que l'aménagement paysager soit mis en valeur et que la capacité du réseau des voies publiques soit utilisée au maximum.

#### **3.3.1 19, promenade Centrepointe**

Nonobstant le rapport plancher-sol maximal indiqué dans le paragraphe 3.3, le terrain dont l'adresse est le 19, promenade Centrepointe et qui est légalement décrit comme faisant partie de l'îlot 25, plan enregistré 4M-623, Ville d'Ottawa, est assujéti à un rapport plancher-sol maximal de 4,8. [Modification n° 262, 17 août 2021]

### **3.4 Politiques s'appliquant aux secteurs d'activité**

#### **3.4.1 Secteur Constellation**

Des quatre secteurs d'activité, c'est le secteur Constellation qui abritera le plus grand nombre de bureaux. Diverses utilisations y seront aménagées. La construction de logements résidentiels sera encouragée, de préférence à côté des logements déjà construits le long de la promenade CentrepoinTE. L'installation de commerces qui servent les bureaux et les aménagements institutionnels et les complètent sera également encouragée.

Le potentiel total d'aménagement dans ce secteur devrait être de 111 000 mètres carrés environ, sans compter l'école secondaire et les 400 logements existants, et le secteur pourrait être desservi par le réseau du transport.

L'îlot délimité par le chemin Baseline, l'avenue Woodroffe et le réseau du transport en commun rapide peut être aménagé selon un rapport plancher-sol moins élevé compte tenu de sa configuration peu favorable et de sa difficulté d'accès par automobile. Ce site abritera surtout des utilisations créatrices d'emplois dont les titulaires utiliseront pour la plupart les transports en commun. Les aménagements commerciaux servant surtout les automobilistes ne seront pas autorisés.

L'école secondaire Sir Guy Carleton devrait demeurer à court terme à son emplacement actuel. Ce bien-fonds pourrait donner lieu à un aménagement limité, mais tout projet de réaménagement d'envergure visant à créer des emplois nécessitera une révision du présent Plan.

#### **3.4.2 Secteur Meridian**

Le secteur Meridian abrite actuellement des logements et des infrastructures municipales. La place Ben Franklin sert de point de rassemblement à la collectivité. La construction de nouveaux bureaux sera encouragée, en particulier près de la station du réseau du transport en commun rapide.

Le potentiel total d'aménagement dans ce secteur est d'environ 91 000 mètres carrés. Les terrains situés dans un rayon de 300 mètres devront généralement être aménagés selon un rapport plancher-sol de 0,7.

#### **3.4.3 Secteur College Square**

Les terrains du secteur College Square qui seront aménagés ou réaménagés abriteront un mélange d'utilisations, dont des bureaux, des lieux de divertissement et des commerces de détail qui seront raccordés à la station Baseline du réseau du transport en commun rapide et orientés vers elle tout en étant groupés le long des voies publiques.

Le secteur College Square est le centre du commerce de détail. Le centre commercial Shoppers City West devrait être bientôt rénové. La superficie des commerces de détail ne pourra dépasser 35 000 mètres carrés. Les commerces de détail qui desservent les bureaux ainsi que les deuxièmes étages ou l'entresol ne sont pas inclus dans le calcul de cette superficie.

Le potentiel total d'aménagement dans ce secteur est d'environ 70 500 mètres carrés. Les terrains situés dans un rayon de 300 mètres devront être aménagés généralement selon un rapport plancher-sol de 0,7.

#### **3.4.4 Secteur Algonquin**

Le secteur Algonquin abrite le collège Algonquin et l'école secondaire pour adultes St. Nicholas. Un collège communautaire comprenant des aménagements secondaires comme des résidences, des commerces de détail et des infrastructures récréatives sera autorisé.



Toutes les demandes d'aménagement doivent être accompagnées d'un plan directeur conceptuel actualisé montrant la configuration de toute la propriété du collège et d'études d'impact de la circulation et du stationnement indiquant que la diversité des modes de transport énoncée dans le Plan directeur du transport relatif au collège Algonquin est respectée. Le potentiel total d'aménagement prévu selon un rapport plancher-sol n'est pas indiqué dans le présent Plan pour ce secteur car la nature d'un collège diffère considérablement de celle d'un aménagement typique créateur d'emplois et chaque projet d'agrandissement du collège est si unique qu'il vaut mieux traiter ces projets au moyen d'un plan directeur.

Les demandes d'aménagements résidentiels non destinés à des étudiants ou d'aménagements commerciaux qui ne sont pas reliés au collège nécessiteront un amendement au présent Plan.

L'école secondaire pour adultes St. Nicholas a actuellement accès au quartier City View à partir de l'avenue Lotta. Si cette école devait faire partie du complexe du collège Algonquin et être intégrée complètement au campus, l'accès à l'avenue Lotta par les véhicules devrait être interdit afin de ne pas peser sur le quartier résidentiel adjacent. De plus, l'accès des véhicules à partir des rues Tower, Cote de Neige ou Rita ne sera pas autorisé.

## **4.0 – Mise en œuvre**

Le présent Plan secondaire est mis en oeuvre selon les pouvoirs conférés à la municipalité par la Loi sur l'aménagement du territoire, par la Loi sur les municipalités et par toute autre loi qui s'applique, et est conforme aux politiques pertinentes du Plan officiel d'Ottawa et aux politiques suivantes.

### **4.1 Règlement de zonage**

Le présent Plan est mis en oeuvre en adoptant des règlements de zonage conformes aux dispositions dudit plan.

La Ville peut désigner une zone d'utilisation différée indiquée par le préfixe " H " et préciser l'utilisation future de ces terres dont l'aménagement, à l'heure actuelle, est considéré prématuré ou inapproprié pour l'une ou plusieurs des raisons suivantes :

- les services et installations communautaires comme les égouts séparatifs, les bassins de rétention des eaux pluviales, l'approvisionnement en eau, les parcs et les écoles ne permettent pas de satisfaire aux besoins du lotissement projeté;
- les installations de transport sont insuffisantes ou inappropriées compte tenu du volume projeté de la circulation;
- le nombre et l'emplacement des points d'accès aux sites sont insuffisants et ne sont ni sûrs ni satisfaisants;
- le lotissement projeté dépend d'autres éléments devant être réalisés en premier, comme le regroupement de biens-fonds pour assurer l'aménagement harmonieux du projet, l'obtention de crédits d'infrastructure, de services ou de frais impayés pour le traitement des demandes présentées;
- le plan d'implantation doit faire l'objet d'une entente;
- des études justificatives sont nécessaires pour ce qui touche à la circulation, au stationnement, aux sols, à la protection des caractéristiques du site, aux contraintes environnementales, à des particularités techniques ou à une analyse des incidences sur le marché avant que le lotissement soit approuvé; et
- le préfixe " H " pourra être supprimé si les conditions spécifiques imposées par la Ville et décrites dans le règlement visant la zone d'aménagement différé sont respectées.

## 4.2 Demandes

L'approbation des demandes présentées au titre de la Loi sur l'aménagement du territoire, comme les demandes de dérogation mineure au morcellement des terrains, d'amendement aux règlements de zonage ou de réglementation du plan d'implantation, ne sont recommandées que si ces demandes :

- sont conformes aux politiques et aux désignations du présent Plan secondaire;
- sont étayées par des études d'incidence sur la circulation et de stationnement effectuées à la satisfaction de la Ville;
- prennent en considération le bien-fondé des diverses mesures ayant trait à la gestion de la demande en transport;
- peuvent bénéficier d'installations et de services adéquats, conformément aux politiques du présent Plan;
- ne sont pas prématurées et sont dans l'intérêt de la municipalité;
- sont conformes aux politiques énoncées dans le présent Plan en matière d'aménagement urbain.

## 5.0 – Interprétation

Le présent Plan secondaire est un énoncé de principes dont le but est de guider l'aménagement du secteur. Une certaine souplesse dans l'interprétation est autorisée, à condition que l'intention générale des politiques et principes énoncés dans ce plan soit préservée.

Lorsque des listes ou des exemples d'utilisations permises sont fournies, ils servent à illustrer la gamme et les types d'utilisations pouvant être envisagés. Celles qui ne sont pas spécifiquement citées, mais qui sont considérées par la Ville comme étant semblables aux utilisations citées et conformes à l'intention générale de la désignation d'utilisation du sol applicable, peuvent être reconnues comme une utilisation permise.

Des dérogations mineures aux exigences numériques établies par le présent Plan peuvent être autorisées sans amendement à condition que l'intention générale du plan soit préservée.

La densité nette correspond à la quantité de bâtiments pouvant être aménagés sur un site donné (calculée soit selon le nombre d'unités de logements soit selon la superficie utile) divisée par la superficie nette du terrain. La superficie nette du terrain est calculée après avoir pris possession de terres réservées à des fins d'utilité publique. Ces terres comprennent les emprises routières, les écoles, les parcs, les terres vulnérables, etc.

L'aménagement dans le secteur touché par le présent Plan secondaire est assujéti à toutes les politiques dudit plan et à toute politique applicable du Plan officiel principal. Cependant, en cas de divergence entre le présent Plan secondaire et le Plan officiel principal, les politiques du présent Plan secondaire s'appliquent.