
Plan secondaire de Westgate

[Modification n° 188, 10 mai 2017]

1.0 Secteur visé

Le secteur visé englobe les propriétés situées le long de l'avenue Carling, entre le chemin Merivale et l'avenue Kirkwood, comme l'illustre l'annexe A.

2.0 Principes directeurs

Les principes directeurs qui suivent aideront à orienter le réaménagement du centre commercial Westgate et des propriétés environnantes qui se trouvent dans le secteur visé.

2.1 Terrain du centre commercial Westgate

1. Le réaménagement du terrain du centre commercial Westgate nécessitera la création sur les façades donnant sur l'avenue Carling d'utilisations actives, sur toute la longueur du couloir d'artère principale que constitue l'avenue Carling. L'intérieur de cet emplacement peut contenir des utilisations actives de vente au détail qui viendront prolonger l'ambiance de rue principale jusque sur ce terrain sans porter atteinte à l'image dominante des façades de l'avenue Carling qui relie l'emplacement au reste du couloir.
2. Le réaménagement de ce secteur adoptera une forme urbaine et une configuration améliorées, et englobera toute une variété d'utilisations du sol, les plus grands immeubles étant construits le long de l'autoroute 417, avec des tours (de 15 à 24 étages) donnant sur l'avenue Carling et à proximité de la future station de transport en commun rapide.
3. Autoriser le réaménagement du terrain désigné comme constituant le secteur de transition Westgate-Carling Sud, et veiller à ce que les aménagements futurs soient intégrés dans le secteur résidentiel de faible hauteur situé au sud du secteur de transition Westgate-Carling Sud.
4. Créer un emplacement central pour l'espace public appartenant à des intérêts privés de Westgate et des utilisations publiques répondant aux attentes et aux besoins en matière de services de la collectivité prévue dans le secteur.
5. Prévoir des liens piétonniers et cyclables directs, pratiques, sûrs et attrayants sur le terrain du centre commercial Westgate, qui mènent à la collectivité environnante et à la future station de transport en commun.
6. Soutenir la création d'une installation communautaire centrale, qui soit intégrée à l'aménagement privé du terrain du centre commercial Westgate.

2.2 Secteur de transition Westgate-Carling Sud

1. Soutenir les rôles variés de l'avenue Carling, qui est un lieu où l'on habite, travaille, fait ses courses, tisse des liens sociaux, utilise les transports, autrement dit une rue dont profitent les piétons et les cyclistes.
2. Offrir une forme bâtie de transition adéquate et une esthétique urbaine bien définie dans le secteur de transition Westgate-Carling Sud, afin de reconnaître et de protéger le quartier résidentiel de faible hauteur situé au sud du secteur de transition Westgate-Carling Sud.
3. Offrir un réseau sûr et facile à repérer de trottoirs et de voies cyclables qui relie les espaces verts les parcs, le couloir et les stations de transport en commun des alentours ainsi que d'autres destinations clés situées dans le couloir de l'avenue Carling.

3.0 Politiques d'utilisation du sol

Cette section du Plan secondaire de Westgate propose des politiques détaillées s'appliquant aux secteurs d'utilisation du sol désignés à l'annexe A du présent plan. On y retrouve les exigences entourant les éléments les plus importants pour créer dans la collectivité l'environnement physique du secteur d'étude de planification secondaire.

3.1 Terrain du centre commercial Westgate

Le terrain du centre commercial Westgate est désigné dans l'annexe A (Plan d'utilisation du sol). Les politiques suivantes s'appliquent au terrain du centre commercial Westgate :

1. Les exigences minimales de stationnement peuvent être réduites par le biais d'un éventuel Règlement de zonage ou d'une demande de dérogation mineure visant à réduire la superficie actuellement dédiée au stationnement et à permettre une esthétique urbaine de qualité.
2. Par l'intermédiaire du processus d'examen des projets d'aménagement, le requérant doit démontrer de quelle manière son projet intègre les installations piétonnières et cyclables, l'espace public appartenant à des intérêts privés, les rues, les éléments de façade active, l'accès aux services et les autres éléments à prendre en compte, conformément au Plan du domaine public de l'annexe B du présent plan et à d'autres politiques de ce plan secondaire ou du Plan officiel.
3. Les bâtiments d'une hauteur de 24 étages peuvent être autorisés dans le Règlement de zonage en vigueur le long de l'avenue Carling, car ils offrent une transition de forme bâtie vers le secteur d'artère de profil moyen que l'on retrouve dans la partie sud de l'avenue Carling, connu sous le nom de secteur de transition Westgate-Carling Sud.
4. Les bâtiments d'une hauteur de 36 étages peuvent être autorisés dans le Règlement de zonage en vigueur dans le couloir de l'autoroute 417 adjacent aux terrains d'Hydro Ottawa situés à l'arrière et sur les côtés du terrain du centre commercial Westgate. L'emplacement stratégique de l'autoroute 417 et des terrains d'Hydro Ottawa offre une occasion de transition avec les immeubles les plus élevés à cet endroit et vers l'aménagement d'échelle moyenne et faible vers le sud, de l'autre côté de l'avenue Carling.
5. Pour créer une transition de hauteur de bâtiment, une hauteur de 15 étages peut être autorisée dans le Règlement de zonage en vigueur sur le terrain jouxtant le centre commercial Westgate à l'ouest et dont l'adresse municipale est le 1335, avenue Carling.
6. Si les hauteurs de bâtiment dépassent celles actuellement autorisées et mentionnées dans le présent plan et/ou en cas d'aménagement supplémentaire non prévu sur les terrains vacants du centre commercial Westgate, l'article 37 peut s'appliquer à toutes les hausses de densité si elles satisfont aux politiques et lignes directrices établies par la Ville d'Ottawa eu égard à l'article 37.
7. Les immeubles résidentiels et polyvalents auront la forme d'un socle surmonté d'une tour. Les socles de tous les immeubles auront une hauteur d'au moins deux étages et l'accès aux véhicules pourra être prévu au-dessus du niveau du sol dans le cas des utilisations commerciales et résidentielles. Si une structure de stationnement est prévue, son impact visuel devra être limité. Dans le cas des structures de stationnement donnant sur une rue, des mesures supplémentaires seront prises pour traiter la façade comme s'il s'agissait d'un bâtiment occupé, grâce à des éléments architecturaux et à un traitement des matériaux compatibles avec les façades adjacentes, afin de créer un paysage de rue harmonieux.
8. Les tours des immeubles de grande hauteur devront :
 - a. Présenter une superficie au sol limitée; les projets d'immeubles résidentiels d'une superficie au sol supérieure à 750 mètres carrés et d'immeubles commerciaux supérieure à 1 500 mètres carrés doivent :
 - i. faire la preuve que les objectifs pertinents du présent plan sont atteints grâce à l'application de mesures telles que l'orientation des bâtiments, la forme des bâtiments, la conception et l'utilisation des matériaux;
 - ii. présenter des retraits et des marges de recul plus importants si nécessaire, afin de limiter les répercussions des utilisations sur les bâtiments et les propriétés adjacents.

- b. Présenter une distance de séparation appropriée avec les tours adjacentes, qu'elles soient sur le même emplacement ou sur une propriété contiguë; une tour de grande hauteur doit présenter une distance de séparation d'au moins 20 mètres de toute autre tour de grande hauteur; une distance de séparation réduite est acceptable si la proposition peut démontrer ce qui suit :
 - i. les objectifs pertinents du présent plan sont globalement atteints grâce à la disposition et à la conception, notamment mais sans s'y limiter par l'utilisation d'une superficie au sol plus faible, l'orientation du bâtiment, la présence de balcons ou le traitement des fenêtres, les marges de recul, les retraits et/ou la forme du bâtiment;
 - ii. la possibilité de construire des tours de grande hauteur sur les lots contigus peut être envisagée en respectant généralement les distances de séparation ou les mesures d'atténuation décrites plus haut;
 - iii. la présence de tours abritant différentes utilisations du sol est prise en compte d'une manière particulière (c.-à-d. une tour résidentielle voisine d'une tour de bureaux).
- c. Si une proposition ne permet pas de démontrer que, malgré une conception convenable, les exigences susmentionnées ne peuvent pas être satisfaites, l'emplacement visé ne pourra pas être jugé approprié pour des bâtiments de grande hauteur ou pourrait nécessiter un regroupement de lots avant la réalisation du projet.

3.2 Secteur de transition Westgate-Carling Sud

Le secteur de transition Westgate-Carling Sud longe la partie sud de l'avenue Carling, entre le chemin Merivale et l'avenue Kirkwood, comme l'indique l'annexe A (Plan d'utilisation du sol) du présent Plan. Les politiques qui suivent s'appliquent au secteur de transition Westgate-Carling Sud :

1. Prévoir des liens piétonniers et cyclables traversant les terrains privés du terrain du centre commercial Westgate et du secteur de transition Westgate-Carling Sud au moment du réaménagement, afin de relier la collectivité environnante aux points de traversée à mi-pâté le long de l'avenue Carling.
2. Le réaménagement du terrain situé au 1272, avenue Carling prévoira une forme bâtie évoquant de manière positive les façades d'artère traditionnelle du chemin Merivale et celles d'artère traditionnelle de l'avenue Carling.

3.3 Ligne de quartier

La limite sud du secteur de transition Westgate-Carling Sud est destinée à servir de ligne de quartier. La Ligne de quartier délimite les secteurs stables de profil peu élevé du quartier Carlington des terrains qui donnent sur l'avenue Carling. La Ligne de quartier a pour but de délimiter clairement les secteurs appelés à se transformer au fil des années de ceux où très peu de changements sont prévus outre les projets modestes d'aménagement intercalaire et de densification.

1. Si un aménagement prévu empiète sur les lots au sud de la Ligne de quartier, aucune modification aux annexes du Plan secondaire n'est requise.
2. Le secteur situé au sud de la Ligne de quartier doit bénéficier d'une transition appropriée en matière de hauteur de bâtiment, d'utilisations, de retraits, d'aménagement paysager et diverses autres mesures, afin de protéger le caractère du secteur de profil moins élevé.

3.4 Domaine public

L'un des principaux facteurs de réussite de l'aménagement du terrain du centre commercial Westgate est la création d'un domaine public attrayant et fonctionnel. Les différents éléments du domaine public sont présentés à l'annexe B – Plan du domaine public. Les politiques suivantes s'appliquent au domaine public :

1. L'espace public appartenant à des intérêts privés de Westgate jouxtera le côté nord de l'avenue Carling à peu près au centre de l'emplacement du centre commercial Westgate. Il devrait être conçu

de manière à servir de principal lieu de rassemblement et de pôle central du réaménagement des environs. Il est convenu qu'au moins 40 pour cent de l'espace public appartenant à des intérêts privés de Westgate seront construits au cours de la deuxième phase du projet de réaménagement du terrain du centre commercial Westgate et que tous les travaux de construction seront réalisés lors des phases finales de réaménagement. L'emplacement définitif, la superficie et la configuration des espaces publics appartenant à des intérêts privés seront déterminés dans le contexte des demandes de réglementation du plan d'implantation visant ces terrains.

2. La Promenade Westgate illustrée à l'annexe B (Plan du domaine public) est définie comme étant un couloir interne dont les façades actives jouxtent l'espace public appartenant à des intérêts privés de Westgate. La Promenade Westgate et les rues collectrices doivent être conçues et fonctionner comme des voies privées. La Promenade Westgate doit être conçue de manière à satisfaire tous les utilisateurs, mais doit mettre l'accent sur les déplacements à pied, les modes de transport actifs et les façades animées au rez-de-chaussée. Les carrefours seront conçus pour favoriser les déplacements à pied; des indications adéquates informeront les automobilistes qu'ils doivent laisser la priorité aux piétons à ces endroits.
3. L'implantation et la forme des bâtiments le long de l'avenue Carling, de pair avec un espace ouvert privé d'accès public, doivent contribuer à la création d'une rue complète présentant des façades actives et animées sur toute la longueur du tronçon visé, des deux côtés de l'avenue Carling. Les caractéristiques d'une rue active et animée comprennent des entrées actives, une implantation des immeubles à proximité étroite de la chaussée, possible grâce à un retrait maximal, des façades occupées par des murs intégrant du vitrage transparent et des aires de stationnement dissimulées depuis la rue. Des terrasses peuvent être installées, mais sans obligation, le long de l'avenue Carling.

4.0 Transport public

1. L'aménagement du terrain du centre commercial Westgate doit soutenir l'infrastructure de transport public planifiée le long de l'avenue Carling, notamment les voies réservées aux autobus et le futur train léger qui devrait circuler sur l'avenue Carling, comme le précise le Plan directeur des transports, ainsi que d'éventuels parcours d'autobus traversant ce terrain.
2. Prévoir des modèles de transport sûrs sur l'emplacement et aux alentours, plutôt que de modifier le contexte de transport, y compris tout changement pouvant découler du nouvel emplacement du Campus Civic.
3. Le propriétaire du 1309, avenue Carling devra construire une piste cyclable du côté nord de l'avenue Carling, devant le 1309, avenue Carling lors de la phase deux (2) de l'aménagement du terrain du centre commercial Westgate, à la satisfaction du directeur général de Planification, Infrastructure et Développement économique.
4. Le propriétaire du 1309, avenue Carling devra construire une piste cyclable du côté ouest du chemin Merivale, entre l'avenue Carling et le passage inférieur de l'autoroute 417 lors de la phase finale de l'aménagement du terrain du centre commercial Westgate, à la satisfaction du directeur général de Planification, Infrastructure et Développement économique.
5. Le propriétaire du 1335, avenue Carling devra construire une piste cyclable du côté nord de l'avenue Carling, devant le 1335, avenue Carling lors du réaménagement de l'emplacement, à la satisfaction du directeur général de Planification, Infrastructure et Développement économique.
6. L'aménagement du terrain du centre commercial Westgate doit soutenir les modes de transport durables en prévoyant des parcours à pied ou à vélo sûrs, agréables et pratiques, et qui donnent accès aux arrêts de transport en commun de l'avenue Carling.
7. Lorsque cette mesure est pratique et adéquate, des abribus doivent être intégrés dans les entrées des immeubles de commerces de détail ou de bureaux donnant sur l'avenue Carling.

5.0 ANNEXES

Annexe A : Plan d'utilisation du sol

Refonte du Plan officiel de la Ville d'Ottawa



Annexe B : Plan du domaine public

Annexe C : Location