

---

# Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westboro

[Modification 70, datée 24 juin 2009]

## 1.0 Introduction et stratégie de planification

Le Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westboro vise à orienter la conception et l'aménagement à long terme du secteur tout en tenant compte de l'utilisation du sol, de l'esthétique urbaine, du zonage, des transports, du paysage de rue actuel, de la compatibilité des nouveaux aménagements et d'autres questions d'intérêt pour les collectivités locales. Il établit les paramètres de l'évolution que connaîtra le secteur du chemin Richmond à Westboro. Une vision unificatrice et des objectifs et principes sus-jacents déterminent le cadre des stratégies qui sont particulières à chaque îlot et mettent l'accent sur l'utilisation du sol et l'échelle des bâtiments, ainsi qu'une stratégie qui vise le réseau d'espaces verts. Le présent plan secondaire reflète les directives du Conseil municipal guidant les initiatives municipales, particulièrement la réalisation de travaux publics et l'examen des demandes d'aménagement, de changement de zonage (touchant l'ensemble de la ville ou un secteur précis) et de dérogation.

Le plan secondaire repose sur l'approbation, par le Conseil municipal le 9 juillet 2007, du Plan de conception communautaire (PCC) du secteur du chemin Richmond à Westboro, fruit d'un effort de collaboration du personnel et de la collectivité pour faire du secteur du chemin Richmond à Westboro un lieu attrayant et agréable pour tous ceux qui y magasinent, y travaillent et y habitent. Le PCC donne des renseignements détaillés sur l'état actuel du secteur et les préoccupations de la collectivité et présente des recommandations en matière de réglementation des utilisations du sol et de zonage. Les propositions d'aménagement et les travaux publics doivent également prendre en considération les lignes directrices du PCC en matière d'esthétique urbaine ainsi que les améliorations de paysage de rue et autres mesures de mise en œuvre qui y sont proposées.

Le PCC doit être consulté de concert avec le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le présent plan secondaire pour obtenir une orientation complète de l'aménagement futur du secteur du chemin Richmond à Westboro.

### 1.1 Secteur visé

Le secteur du chemin Richmond à Westboro est délimité au nord par la rivière des Outaouais, à l'est par la promenade Island Park, au sud par l'avenue Byron et à l'ouest par l'avenue Cleary tel qu'illustré à l'annexe A. Il comprend ou jouxte plusieurs quartiers influencés par leur proximité avec le chemin Richmond, notamment Westboro, la plage Westboro, Champlain Park, Hampton-Iona, Highland Park, McKellar Park. [Modification #215, 1 août 2018]

### 1.2 Vision unificatrice et objectifs et principes sus-jacents

La vision unificatrice et les objectifs et principes sus-jacents qui sont énoncés ci-dessous définissent l'avenir souhaité pour le secteur du chemin Richmond à Westboro et l'orientation stratégique générale envisagée pour la gestion de la croissance en vue de concrétiser, au cours de la période de 20 ans visée par le Plan, la vision adoptée.

Cette vision commune découle de quatre principes directeurs :

- conserver tous les espaces verts publics utilisables et accroître la superficie d'espaces verts là où il est possible de le faire;
- accroître le nombre d'installations récréatives;
- veiller à ce que le secteur soit aménagé de façon à favoriser la marche et le cyclisme;
- préserver l'échelle et le caractère des quartiers existants et veiller à ce que les nouveaux aménagements soient compatibles.

## **Vision unificatrice**

Le secteur du chemin Richmond à Westboro, qui comprend le village de Westboro, demeurera une communauté urbaine attrayante où il fait bon vivre, axée sur les principes « écologiques » énoncés dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Il présente une grande variété d'utilisations, notamment des zones d'emploi, des services et installations de quartier, divers types et choix de logement, un excellent service de transport en commun et des aménagements bien conçus, regroupés et ouverts à tous, qui mettent en valeur la diversité et le dynamisme du secteur. Une densification compatible sera principalement réalisée sur les terrains qui s'y prêtent en bordure du chemin Richmond et de la rue Scott, près des stations du Transitway existantes.

Les espaces verts et les installations mis en valeur répondent aux besoins récréatifs tant à l'échelle locale que municipale. D'excellents parcours piétonniers et cyclistes relient le village de Westboro, les stations du Transitway existantes, les quartiers adjacents et le réseau d'espaces libres de la rivière des Outaouais, qui sert de lien écologique unifiant le secteur.

Le chemin Richmond constitue un lien routier continu important pour la communauté urbaine dans son ensemble, tant à l'est, par la rue Wellington, qu'à l'ouest vers l'avenue Carling. D'autres artères et rues collectrices constituent également, pour les quartiers au sud, des liens importants vers le chemin Richmond.

## **Objectifs et principes sus-jacents**

### **Premier objectif : densification**

- Favoriser les aménagements intercalaires et une densification à l'échelle humaine qui soient compatibles avec la communauté existante aux endroits qui présentent un bon potentiel de réaménagement.

### **Principes**

1. Préserver l'échelle et le caractère des quartiers résidentiels établis et atténuer autant que possible tout effet néfaste de la densification;
2. Préserver et mettre en valeur l'échelle humaine (en général de quatre à six étages) de la rue principale traditionnelle du village de Westboro, c'est-à-dire le chemin Richmond;
3. Considérer les avenues Churchill (entre le chemin Richmond et la rue Scott) et McRae comme des rues polyvalentes axées sur la marche et reliant le village de Westboro et la rue Scott;
4. Tenir compte des répercussions de la circulation sur les voies résidentielles nord-sud se trouvant au sud du secteur visé;
5. Réaliser des aménagements intercalaires et une densification compatibles aux endroits propices au réaménagement. À cette fin :
  - prévoir des retraits de cour appropriés et une transition adéquate de la hauteur des bâtiments, notamment en bordure des secteurs résidentiels de faible hauteur existants;

**Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westboro**

- contribuer à la restauration du tissu urbain et favoriser l'utilisation du transport en commun. Le secteur de la station Westboro du Transitway offre le plus grand potentiel de densification ou d'aménagement d'immeubles de grande hauteur accompagnés de bâtiments assurant une transition adéquate, tandis que le secteur de la station Dominion présente un potentiel limité;
- respecter les fourchettes maximales de hauteur des bâtiments recommandées pour chaque îlot. Les bâtiments de plus de six étages seront autorisés uniquement aux endroits où ils seront compatibles avec les utilisations adjacentes, comme l'espace libre de la promenade de l'Outaouais, et sur les terrains profonds ou dotés de barrières naturelles ou artificielles qui atténueront les effets de tels aménagements, à condition que des bâtiments de hauteur inférieure puissent assurer la transition en bordure des bâtiments de faible hauteur existants;
- respecter les lignes directrices de conception du PCC du secteur du chemin Richmond à Westboro relatives à la forme bâtie, aux utilisations mixtes, à la construction de bâtiments éconergétiques, aux retraits de cour et à la relation entre les bâtiments et le caractère du quartier adjacent ainsi que les autres critères visant à assurer la compatibilité de la densification et des aménagements intercalaires et à en limiter les répercussions sur les quartiers résidentiels adjacents;
- assurer une transition dans l'échelle des bâtiments et la densité et respecter la compatibilité des utilisations du sol entre le chemin Richmond et la promenade de l'Outaouais dans un axe nord-sud, et sur le chemin Richmond entre les différents îlots, dans un axe est-ouest;
- éviter de créer un mur de bâtiments par le recours à des interruptions périodiques des façades là où cela s'avère approprié ou à une variation de la hauteur des bâtiments, des retraits de cour et de l'alignement, afin de rendre le paysage de rue plus intéressant et d'offrir de l'espace pour des activités en bordure du trottoir.

**Deuxième objectif : réseau d'espaces verts**

- Préserver, mettre en valeur et développer le réseau d'espaces verts qui donne accès à la rivière des Outaouais et répond aux besoins des collectivités locales.

**Principes**

1. Fournir aux piétons et aux cyclistes des points d'accès au réseau d'espaces libres de la promenade de l'Outaouais depuis le pré Rochester/domaine Maplelawn le sentier adjacent au Centre Jules-Léger et d'autres endroits désignés dans le Plan de conception communautaire; [Modification #215, 1 août 2018]
2. Créer une infrastructure sûre et attrayante qui soit favorable à la marche et au vélo et offre des liens dans l'ensemble du secteur, jusqu'à la rivière des Outaouais et vers d'autres quartiers;
3. Aménager au besoin des trottoirs plus larges en prévoyant des retraits de cour plus généreux pour les bâtiments donnant sur le chemin Richmond;
4. Transformer les principales voies publiques à l'aide d'arbres de rue et d'aménagements paysagers, afin de créer pour les piétons des liens verts informels jusqu'à la rivière des Outaouais;
5. Préserver et mettre en valeur le parc Byron Tramway, notamment le prolongement ouest du réseau de sentiers récréatifs existant;
6. Faire en sorte que les fonds perçus aux fins de la création de parcs dans le cadre d'aménagements intercalaires réalisés dans le secteur du chemin Richmond à Westboro servent le plus possible à la mise en valeur et à l'agrandissement des parcs et installations récréatives du secteur ou à la création de parcs et d'agréments publics communautaires, selon les besoins;
7. Préserver une zone tampon écologique entre la promenade de l'Outaouais et les aménagements;
8. Favoriser les possibilités d'aménagement d'installations récréatives supplémentaires dans le secteur visé.

**Troisième objectif : quartiers distincts**

- Définir le caractère urbain particulier de chaque îlot du chemin Richmond.

### **Principe**

Définir le secteur du chemin Richmond comme une série d'îlots distincts ayant chacun son caractère propre, y compris une rue principale traditionnelle, des points d'accès écologiques, des quartiers résidentiels ainsi qu'une densification ou des aménagements intercalaires résidentiels et polyvalents aux endroits appropriés.

## **1. 3 Politiques**

### **1. 3.1 Plan de mise en œuvre de la gestion du transport**

Le Conseil municipal préparera un plan de mise en œuvre de la gestion du transport afin d'examiner la façon dont on pourrait atteindre une cible de répartition modale du transport en commun de 40 p. 100 dans le secteur visé et la manière dont les promoteurs et la Ville pourraient appliquer les diverses mesures de gestion du transport proposées dans le PCC du secteur du chemin Richmond à Westboro (dont les mécanismes éventuels de financement).

### **1.3.2 Stratégie de réseau d'espaces verts**

Le Conseil municipal mettra en œuvre la stratégie de réseau d'espaces verts dans le secteur visé, comme l'illustre l'annexe B :

- en faisant du le chemin Richmond et du parc Byron Tramway le point d'accès au couloir d'espaces libres de la promenade de l'Outaouais;
- en veillant à ce que le couloir Richmond-Byron renforce le lien entre le secteur visé et le réseau de sentiers récréatifs de la Commission de la capitale nationale (CCN) au moyen de rues vertes et de sentiers d'accès. À cette fin, il lui faudra :
  - appliquer les politiques existantes de la Ville en matière de préservation et de mise en valeur des parcs et d'aménagement de parcs dans les communautés visées par la densification, notamment en affectant à l'amélioration des parcs et installations récréatives du secteur les fonds versés par les promoteurs en remplacement de la cession de terrains pour la création de parcs;
  - restaurer le paysage de rue du chemin Richmond grâce à la mise en valeur du parc Byron Tramway et à l'aménagement d'un trottoir élargi (aux endroits où cela s'avère possible) et bordé d'arbres du côté nord;
  - mettre en valeur le parc Byron Tramway au moyen d'arbres et d'arbustes;
  - confirmer l'intégralité du pré Rochester/domaine Maplelawn et des terrains jouxtant les avenues Atlantis et Selby comme éléments importants de la stratégie de réseau d'espaces verts et points d'accès au couloir d'espaces libres de la promenade de l'Outaouais. Les moyens d'y arriver seront déterminés au cours d'échanges entre la Ville, la CCN (propriétaire de compétence fédérale pour la planification de l'aménagement de ces terres) et les groupes communautaires concernés;
  - transformer les principales rues locales, notamment les avenues, Berkley, Kirchoffer et Lanark, en rues vertes grâce à la plantation d'arbres, à un aménagement paysager et à l'aménagement de trottoirs larges de deux mètres et de bandes cyclables ou d'itinéraires cyclables signalisés, selon ce qui s'avère le plus approprié. [Modification #215, 1 août 2018]

### **1.3.3 Chemin Richmond et rue Scott – rues principales traditionnelles**

Le réaménagement et l'aménagement intercalaire sont encouragés sur les rues principales traditionnelles que sont le chemin Richmond et la rue Scott afin d'optimiser l'utilisation du sol grâce à une hauteur de

construction et à une densité accrues. Toute proposition de réaménagement ou d'aménagement intercalaire sera évaluée à la lumière des objectifs du présent plan secondaire, lequel favorise des constructions de quatre à six étages. Des hauteurs de construction plus élevées seront envisagées dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

- les hauteurs de construction sont précisées dans le Règlement de zonage en fonction du Plan de conception communautaire du secteur du chemin Richmond à Westboro ou d'une autre étude approuvée par le Conseil municipal;
- la hauteur de construction proposée est conforme aux hauteurs courantes ou permet une transition entre les immeubles existants;
- l'aménagement favorise la création d'un centre d'intérêt communautaire lorsque la proposition vise une parcelle d'angle, un point d'accès ou un emplacement qui pourrait accueillir un arrêt ou une station de transport en commun;
- l'aménagement intègre des installations, des services ou d'autres éléments mentionnés à la sous-section 5.2.1 du Plan officiel concernant l'approbation d'un accroissement de la hauteur et de la densité qui, de l'avis de la Ville, ferait progresser sensiblement sa vision des rues principales;
- une hauteur additionnelle est acceptable conformément aux dispositions des sous-sections 2.5.1 et 4.11 du Plan officiel.

### **1.3.4 Stratégie d'utilisation du sol et hauteur maximale des bâtiments**

La stratégie d'utilisation du sol du Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westboro est fondée sur la division du secteur visé en îlots distincts illustrés à l'annexe A. Cette stratégie énonce des politiques d'orientation sur le caractère de l'utilisation du sol et la fourchette de hauteur généralement appropriée pour chacun des îlots. L'annexe C représente graphiquement les fourchettes de hauteur maximale générale des bâtiments précisées dans les politiques pour les principaux endroits du secteur visé présentant un bon potentiel de réaménagement.

#### **Secteur 1 –de la rue Skead**

- a. Le Conseil municipal protégera le caractère actuel de cet îlot résidentiel stable de faible hauteur jusqu'à ce que les possibilités de réaménagement des autres îlots aient été exploitées plus à fond. [Modification #215, 1 août 2018]

#### **Secteur 2 –du domaine Maplelawn et du 495, chemin Richmond**

- b. Le Conseil municipal :
  - encouragera la construction de bâtiments à utilisations mixtes le long du chemin Richmond, généralement de l'ordre de quatre à six étages, et autorisera l'aménagement d'immeubles résidentiels élevés à l'arrière des lots, où ils auront peu de répercussions sur les quartiers résidentiels de faible hauteur des environs afin d'assurer une transition harmonieuse entre les bâtiments depuis le chemin Richmond jusqu'au couloir de la promenade de l'Outaouais;
  - confirmera la majeure partie du pré Rochester en tant qu'espace libre pour fournir à la fois de la verdure en bordure de la rue et un lien vers le réseau de sentiers récréatifs qui longe la promenade de l'Outaouais et la rivière des Outaouais. [Modification #201, 14 mars 2018]  
[Modification #215, 1 août 2018]

#### **Secteur 3 – Village de Westboro**

- c. Le Conseil municipal :
  - renforcera le caractère de rue principale traditionnelle existant du village de Westboro au moyen de lignes directrices de conception qui, une fois actualisées, favoriseront l'amélioration des façades commerciales ainsi que la plantation d'arbres;

- maintiendra le sentiment d'échelle humaine dans le village de Westboro en permettant les bâtiments à utilisations mixtes, généralement de quatre à six étages et d'un minimum de deux étages. Les bâtiments devront être situés près de la rue, sauf à l'angle important de l'avenue Churchill et du chemin Richmond, où des trottoirs élargis s'imposent;
- autorisera la construction de bâtiments de sept à neuf étages si la taille des îlots et le réseau routier contribuent à atténuer les répercussions de tels bâtiments sur les quartiers résidentiels de faible hauteur des environs, comme le montre l'annexe C;
- encouragera les utilisations mixtes, notamment une continuité de commerces de détail ou de restaurants au rez-de-chaussée et des logements ou des bureaux aux étages supérieurs. Les terrains de concessionnaires et autres utilisations axées sur l'automobile devraient être réaménagés pour faire place à des utilisations dynamiques typiques d'une rue principale traditionnelle et axées sur les piétons. [Modification #215, 1 août 2018]

**Secteur 4 –Est du village**

## d. Le Conseil municipal :

- encouragera l'évolution du secteur Est du village de sorte que le caractère qui y régnera relève davantage d'une rue principale traditionnelle et que le secteur constitue le prolongement du village de Westboro et un lien entre celui-ci et la rue principale traditionnelle Wellington Ouest à l'est de la promenade Island Park, tout en tenant compte du caractère varié des bâtiments existants et de la taille des terrains et des îlots;
- maintiendra la hauteur maximale des bâtiments à quatre étages sur les terrains de moins de 45 mètres de profondeur dont l'arrière donne sur un secteur résidentiel de faible hauteur et permettra généralement jusqu'à six étages sur les terrains plus profonds;
- encouragera, lorsqu'il envisagera le réaménagement du terrain de la Canadian Banknote Company, la réutilisation intégrale ou partielle du bâtiment historique et la rétention, si possible, de l'espace libre de la cour avant, notamment en y intégrant une place publique servant de lieu de rassemblement communautaire;
- envisagera, si un réaménagement est proposé pour le terrain de la Canadian Banknote Company et le terrain voisin (le 175 du chemin Richmond), de changer à TM – zone de rue principale traditionnelle – le zonage desdits biens-fonds afin d'y permettre des utilisations mixtes. Vu la taille des lots, des bâtiments élevés pourraient y être autorisés si le réaménagement est compatible avec le quartier résidentiel de faible hauteur adjacent, prévoit une transition adéquate aux abords de celui-ci et intègre la plus grande portion possible de l'espace vert existant en bordure du chemin Richmond;
- envisagera, si un réaménagement est proposé pour le couvent des Soeurs de la Visitation, de changer à TM – zone de rue principale traditionnelle – le zonage dudit bien-fonds afin d'y permettre des utilisations mixtes. Vu la taille du lot, des bâtiments élevés pourraient y être autorisés si le réaménagement proposé est compatible avec le quartier résidentiel de faible hauteur adjacent et prévoit : une transition adéquate aux abords de celui-ci, la démolition du mur du couvent, une conversion adaptée du couvent comportant des utilisations mixtes (logements aux étages supérieurs et commerces au rez-de-chaussée donnant sur le chemin Richmond) et l'intégration de la plus grande portion possible de l'espace vert existant. Dans le cadre d'une demande de réaménagement, la partie sud du bien-fonds devra faire l'objet d'un changement de zonage en une zone résidentielle de hauteur maximale de quatre étages pour en assurer la compatibilité avec le quartier résidentiel de faible hauteur adjacent;
- encouragera la rétention des édifices à valeur patrimoniale du côté sud du chemin Richmond entre l'avenue Kirkwood et la promenade Island Park et leur utilisation à des fins commerciales dynamiques;
- favorisera, à l'angle du chemin Richmond et de la promenade Island Park, la construction d'un élément marquant le point d'accès au secteur Est du village, tel qu'un bâtiment proéminent de facture soignée. [Modification #215, 1 août 2018] [Modification #70, 3 avril 2019]
- Nonobstant l'annexe C et les dispositions de la sous-section 1.3.4, la hauteur de bâtiment maximale permise pour la propriété ayant pour désignation municipale le 89, chemin Richmond est de 20 mètres ou six étages. [Modification #235, 31 décembre 2019]

**Secteur 5 –de la rue Scott et de la station Westboro du Transitway****Rue Scott**

- e. Le Conseil municipal :
- encouragera l'évolution de la rue Scott en un milieu d'utilisations mixtes où vivre et travailler et comprenant des utilisations commerciales et d'emploi au rez-de-chaussée afin de profiter de la proximité de la station Westboro du Transitway;
  - veillera à ce que les nouveaux aménagements intercalaires comptent généralement de quatre à six étages, soient compatibles avec la communauté résidentielle de faible hauteur adjacente et assurent une transition adéquate avec celle-ci;
  - reconnaîtra le potentiel de réaménagement du terrain du club de curling Granite en un complexe d'utilisations mixtes intégrant possiblement le bâtiment existant, pourvu qu'une transition de l'échelle des bâtiments soit prévue depuis le secteur résidentiel de faible hauteur situé au sud. [Modification #70, 3 avril 2019]

**Secteur de la station Westboro du Transitway**

- f. Le Conseil municipal :
- reconnaîtra le 250 de l'avenue Lanark comme lieu propice à un réaménagement ou à une densification dont la moitié sud, soit la plus proche de la station du Transitway, se prêterait bien à des bâtiments de dix étages ou plus. La moitié nord devrait généralement accueillir des bâtiments de quatre à six étages afin d'assurer une transition vers le quartier résidentiel de faible hauteur adjacente. Des utilisations mixtes pourraient être envisagées dans des bâtiments distincts (p. ex., bureaux dans la moitié sud et logements dans la moitié nord);
  - exigera que le réaménagement proposé fasse l'objet d'une étude d'ensoleillement et de projection d'ombre afin de tenir compte des répercussions potentielles d'une projection d'ombre sur le secteur résidentiel de l'avenue Lanark;
  - exigera que le réaménagement proposé fasse l'objet d'une étude afin de tenir compte des problèmes de circulation potentiels pour l'avenue Lanark et les rues adjacentes;
  - améliorera le sentier pédestre menant au Transitway depuis le 250 de l'avenue Lanark afin d'encourager l'utilisation du transport en commun;
  - appuiera l'aménagement d'une place publique comportant un paysage de rue soigné et un bâtiment d'un ou de deux étages au-dessus du Transitway, près de la station, afin de créer un milieu convivial permettant aux usagers d'avoir accès à un dépanneur et à d'autres services. [Modification #215, 1 août 2018] [Modification #70, 3 avril 2019]

**Secteur 6 – Plage Westboro et terrains jouxtant les avenues Atlantis et Selby**

- g. Le Conseil municipal :
- désignera les terrains jouxtant les avenues Atlantis et Selby espaces libres d'intérêt pour la communauté locale et l'ensemble de la collectivité;
  - maintiendra le caractère résidentiel de faible hauteur du secteur et, dans l'éventualité d'un réaménagement de la cour Bloomfield et du Centre Jules-Léger, appuiera un zonage permettant des bâtiments résidentiels d'une hauteur maximale de quatre étages compatibles avec le quartier de faible hauteur adjacente. [Modification #215, 1 août 2018]

**Secteur 7 – Avenues McRae et Churchill**

- h. Le Conseil municipal :
- appuiera le réaménagement des avenues Churchill et McRae pour y construire des bâtiments à utilisations mixtes généralement de quatre à six étages;



- favorisera, sur les deux avenues, les utilisations résidentielles et créant des emplois ainsi que les utilisations commerciales qui ne compromettent pas la viabilité des rues principales traditionnelles que sont le chemin Richmond et la rue Scott;
- veillera à ce que la densification et les aménagements intercalaires assurent une transition adéquate aux abords du quartier résidentiel de faible hauteur adjacent.

**Édifices historiques**

- i. Conformément aux politiques de la Ville d'Ottawa en matière de conservation du patrimoine, le Conseil municipal encouragera la préservation et la réutilisation adaptée des bâtiments à valeur patrimoniale du secteur visé. [Modification #215, 1 août 2018]

**1.4 Interprétation**

La mise en œuvre et l'interprétation du présent chapitre doivent se faire en fonction des dispositions contenues dans les diverses sections du Plan officiel. [Modification #70, 3 avril 2019]