Table des matières

13 – Le Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westborobo 2

Section 1 : Introduction et stratégie de planification 2
Section 2 : Vision unificatrice et objectifs et principes sous-jacents 3
Section 3 : Politiques sur le transport 6
Section 4 : Politiques sur la désignation des terrains 6
Section 5 : Stratégie d'utilisation du sol et hauteur maximum des bâtiments 8
Section 6 : Patrimoine 12
Annexes 12

13 – Le Plan secondaire du secteur du chemin Richmond à Westborobo

Section 1 : 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. Le Plan secondaire constitue un cadre pour l'évolution du secteur dans le contexte de la densification du quartier. Une vision unificatrice et des objectifs et principes sous-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. Dans sa lecture et son interprétation, ce plan se veut une politique-cadre pour l'aménagement du domaine privé et les interventions municipales, en particulier la réalisation d'ouvrages publics et l'examen des propositions d'aménagement, les changements de zonage dans l'ensemble du territoire de la Ville et sur certains sites, ainsi que les demandes déposées auprès du Comité de dérogation.

Le Plan secondaire s'inspire du Plan de conception communautaire (PCC) du secteur du chemin Richmond à Westboro. 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.

1.1 Secteur visé

Le secteur du chemin Richmond à Westboro est cerné 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 Courtenay, comme l'indique l'annexe A (Secteurs de la zone d'aménagement). 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.

Section 2 : Vision unificatrice et objectifs et principes sous-jacents

La vision unificatrice et les objectifs et principes sous-jacents qui sont énoncés ci-dessous définissent l'avenir souhaité pour le la zone d'aménagement 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 secondaire, 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;
- s'assurer que la zone évolue de manière à veiller à donner la priorité aux piétons et aux cyclistes;
- préserver l'échelle et le caractère des quartiers existants et veiller à ce que les nouveaux aménagements soient compatibles.

2.1 Vision unificatrice

La zone d'aménagement, dont le village de Westboro, demeurera une communauté urbaine attrayante où il fait bon vivre et un quartier piétonnable où l'on peut se déplacer dans les transports en commun et où tout est accessible en moins de 15 minutes. Cette zone regroupera différents aménagements notamment des zones d'emploi, des services et installations de quartier, divers types et choix de logements, 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 sur le chemin Richmond et sur la rue Scott et non loin des stations Westboro et Kìchì Sìbì projetées pour le réseau de l'O-Train.

Les espaces verts et les infrastructures existants rehaussés répondent aux besoins en loisirs à l'échelle locale et sur tout le territoire de la Ville. D'excellents sentiers polyvalents relient le village de Westboro, les stations projetées de l'O-Train, les autres quartiers voisins, la rivière des Outaouais et ses espaces verts (les « espaces verts de la capitale ») dans le cadre de ce plan secondaire, 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.

2.2 Objectifs et principes sous-jacents

Premier objectif : densification

Promouvoir la densification à une échelle compatible avec la communauté existante aux endroits qui présentent un bon potentiel de réaménagement.

Politiques

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 rehausser l'échelle du couloir de rue principale du village de Westboro et du chemin Richmond conformément aux principes de la proportion des rues et de la transition des bâtiments dans la section 4.6 du Plan officiel.

3) Rehausser le rôle de l'avenue Churchill (entre le chemin Richmond et la rue Scott) et l'avenue McRae, rues qui relient le village de Westboro et la rue Scott. Ces rues, qui seront surtout piétonnières, regrouperont différents aménagements. L'avenue Churchill porte la désignation de couloir mineur et la rue Scott, la désignation de rue principale dans le Plan officiel.

4) Tenir compte des répercussions de la circulation sur les voies résidentielles nord-sud se trouvant au sud de la zone d'aménagement.

5) Assurer la densification compatible des principaux sites à réaménager :

   a) prévoir des retraits de cour appropriés et une transition adéquate de la hauteur des bâtiments, dont des hauteurs moindres à la lisière des quartiers;

   b) contribuer à la restauration du tissu urbain et promouvoir les transports en commun. Le secteur de la station Westboro projetée dans le réseau de l'O-Train offre ce qu'il y a de mieux comme potentiel de densification sous la forme de bâtiments de grande hauteur, en assurant la transition voulue avec les environs, alors que la station Kìchì Sìbì projetée du réseau de l'O-Train a un potentiel plus limité;

   c) respecter les fourchettes maximums de hauteur des bâtiments recommandées pour chaque secteur. Les bâtiments de moyenne hauteur et de grande hauteur seront limités aux sites compatibles avec les aménagements voisins, par exemple les espaces verts de la capitale, les sites dont les lots sont plus profonds ou les sites qui ont d'autres séparations naturelles ou construites permettant d'atténuer les répercussions liées à ces travaux d'aménagement et dans les cas où on peut prévoir un abaissement de la hauteur non loin des bâtiments de faible hauteur existants;

d) respecter les lignes directrices de la conception du PCC relatives à la forme bâtie, à l'utilisation partagée des infrastructures, aux marges de reculement, à la relation entre le bâtiment et le caractère du quartier voisin, aux autres politiques du Plan officiel destinées à réaliser des travaux d'aménagement compatibles en réduisant le plus possible les répercussions sur les quartiers résidentiels voisins, ainsi que les Normes de conception des bâtiments très performants, qui assurent la durabilité et la résilience climatique de la conception;

e) respecter une transition dans la hauteur des bâtiments entre le chemin Richmond et la promenade de l'Outaouais dans un axe nord-sud, et sur le chemin Richmond entre les différents secteurs, dans un axe est-ouest;

f) éviter de créer un effet de canyon dans les rues en prévoyant des ruptures dans la volumétrie, dans les cas opportuns, ou des variations dans 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.

Politiques

6) Offrir, sur les sentiers polyvalents, des points d'accès aux espaces verts de la capitale le long de la rivière des Outaouais au pré Rochester et au secteur Maplelawn, sur le parcours voisin du Centre Jules-Léger et des autres établissements potentiels désignés dans ce plan secondaire.

7) 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;

8) Transformer les principales voies publiques en plantant des arbres de rue et en réalisant un aménagement paysager afin de créer des liaisons piétonnières vertes informelles menant à la rivière des Outaouais;

9) Préserver et mettre en valeur le parc linéaire Byron, notamment le prolongement ouest du réseau de sentiers existant;

10) Préserver une zone tampon écologique entre la promenade de l'Outaouais et les aménagements sans avoir à réserver des terrains à vocation de parcs.

Troisième objectif : quartiers distincts

Définir le caractère urbain particulier de chaque secteur du chemin Richmond.

Politique

11) Définir le chemin Richmond comme une série de secteurs distincts ayant chacun son caractère propre, dont un couloir de rue principale traditionnelle, des rues vertes, des zones résidentielles, ainsi que des aménagements résidentiels et polyvalents aux endroits voulus.

Section 3 : Politiques sur le transport

3.1 Plan de mise en œuvre de la gestion du transport

1) Le Plan de mise en œuvre de la gestion du transport, achevé en 2011, porte sur des moyens permettant d'atteindre une cible de parts modales de 40 % dans les transports en commun, par rapport à 53 % des déplacements effectués grâce à des voitures particulières selon l'étude. Ce plan secondaire prévoit des lignes directrices sur les moyens grâce auxquels les promoteurs de la Ville pourraient appliquer les diverses mesures de gestion du transport proposées dans le PCC, notamment les mécanismes éventuels de financement.

Section 4 : Politiques sur la désignation des terrains

4.1 Stratégie de réseau d'espaces verts

1) Le Conseil doit mettre en œuvre la stratégie du réseau d'espaces verts dans le secteur visé, comme l'indique l'annexe B (Réseau d'espaces verts) :

   a) en faisant du chemin Richmond et du parc linéaire Byron le point d'accès aux espaces verts de la capitale, comme l'indique l'annexe B (Réseau d'espaces verts);

   b) en veillant à ce que le couloir du chemin Richmond et de l'avenue 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 liaisons de sentiers :

      i) 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;

ii) restaurer le paysage de rue du chemin Richmond grâce à la mise en valeur du parc linéaire Byron et à l'aménagement d'un trottoir élargi (aux endroits où cela s'avère possible) et bordé d'arbres du côté nord;

iii) mettre en valeur le parc linéaire Byron au moyen d'arbres et d'arbustes;

iv) conserver les terrains jouxtant l'avenue Atlantis et l'avenue Selby et la majorité du pré Rochester et du domaine Maplelawn, qui sont les principaux éléments de la stratégie du réseau d'espaces verts et qui forment une passerelle donnant accès aux espaces verts de la capitale;

v) transformer les principales rues locales, notamment l'avenue Berkley, l'avenue Kirchoffer et l'avenue Lanark, en rues vertes grâce à la plantation d'arbres, à un aménagement paysager et à l'aménagement de trottoirs larges de 2 m et de bandes cyclables ou d'itinéraires cyclables signalisés, selon ce qui s'avère le plus approprié.

4.2 Couloirs rue principale : chemin Richmond et rue Scott

2) Les travaux de réaménagement sont pris en charge sur le chemin Richmond et sur la rue Scott, qui portent la désignation de couloirs de rue principale dans le Plan officiel, afin d'optimiser l'aménagement du territoire en haussant la hauteur des bâtiments et leur densité. Les propositions d'aménagement seront évaluées en fonction des objectifs de ce plan secondaire et des lignes directrices sur la conception applicables et approuvées par le Conseil municipal. Ce plan secondaire 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 :

a) 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;

b) la hauteur de construction proposée est compatible, à l'échelle, avec les immeubles existants ou permet une transition entre les immeubles existants;

c) l'aménagement prévoit un bien culturel et est réalisé sur un lot d'angle, à un arrêt ou à une station de transport en commun, ou est implanté dans un lieu important, par exemple une grande destination, un espace ouvert public important, les confins d'un panorama ou d'un point de vue ou un cadre naturel exceptionnel;

d) l'aménagement regroupe des installations, des aires d'agrément ou des services qui permettent de réaliser les objectifs des couloirs de rue principale conformément au Plan officiel, notamment l'aménagement de trottoirs plus larges ou d'autres améliorations du domaine public conformément à la section 4.6.3;

e) l'application des dispositions de la section 4.6 du Plan officiel permet d'établir qu'une hauteur supplémentaire est appropriée.

Section 5 : Stratégie d'utilisation du sol et hauteur maximum 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 secteurs distincts illustrés dans l'annexe A (Secteurs de la zone d'aménagement). 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 secteurs. L'annexe C (Hauteur maximum des bâtiments) représente graphiquement les fourchettes de hauteur maximum générale des bâtiments précisées dans les politiques pour les principaux endroits du secteur visé présentant un bon potentiel de réaménagement.

5.1 Secteur de la rue Skead (secteur 1)

1) Protéger le caractère actuel de ce secteur de faible hauteur jusqu'à ce que les possibilités de réaménagement des autres îlots aient été exploitées plus à fond.

5.2 Secteur du domaine Maplelawn et du 495, chemin Richmond (secteur 2)

2) Encourager la construction de bâtiments à utilisations mixtes le long du chemin Richmond, généralement de l'ordre de quatre à six étages, et autoriser 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, et dans les cas où les travaux d'aménagement sont autorisés dans la parcelle du pré Rochester. On assurera ainsi une transition dans la hauteur des bâtiments entre le chemin Richmond et les espaces verts de la capitale;

3) Confirmer que la majorité de la parcelle du pré Rochester est un espace vert de la capitale, pour assurer une présence verte sur la rue et pour aménager une liaison avec le réseau de sentiers le long de la promenade de l'Outaouais et de la rivière des Outaouais.

5.3 Secteur du village de Westboro (secteur 3)

4) Fortifier le caractère de couloir de rue principale du village de Westboro en appliquant les politiques sur l'esthétique urbaine du Plan officiel, ainsi que les lignes directrices sur l'esthétique urbaine adoptées par le Conseil municipal, et favoriser l'amélioration des façades commerciales ainsi que la plantation d'arbres.

5) Garder une échelle piétonnière de la hauteur voulue pour assurer la proportionnalité des rues et pour respecter les politiques sur la transition et les autres politiques sur la forme bâtie du Plan officiel, généralement dans la fourchette de quatre à six étages, selon 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 et dans les cas où on a l'occasion d'aménager un espace public appartenant à des intérêts privés (EPAIP);

6) autoriser la construction de bâtiments de moyenne hauteur 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 (Hauteur maximum des bâtiments);

7) encourager les aménagements mixtes, dont une continuité de commerces de détail ou de restaurants au rez-de-chaussée et des logements ou des bureaux aux étages supérieurs. Les aménagements favorisant les déplacements en voiture doivent être repensés conformément aux politiques sur le couloir de rue principale et sur le transect du secteur urbain intérieur du Plan officiel.

5.4 Secteur Est du village (secteur 4)

8) encourager l'évolution du secteur Est du village de sorte que le caractère qui y régnera relève davantage d'un couloir de rue principale 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;

   a) maintenir la hauteur maximum des bâtiments à quatre étages sur les terrains de moins de 45 m de profondeur dont l'arrière donne sur un secteur résidentiel de faible hauteur et permettre généralement jusqu'à six étages, selon la profondeur des lots et l'application des politiques sur la forme bâtie dans la section 4.6 du Plan officiel;

   b) dans l'étude du réaménagement du site de la Canadian Banknote Company, propriété inscrite au Registre du patrimoine de la Ville, encourager le réaménagement adaptatif de la totalité ou d'une partie du bâtiment et la préservation de la marge de reculement de la vaste cour avant, qui pourrait devenir un parc;

   c) envisager de rezoner le site de la Canadian Banknote Company et la propriété voisine du 175, chemin Richmond pour permettre d'aménager des infrastructures mixtes si l'on propose des travaux de réaménagement. Compte tenu de la configuration des lots, les hauteurs appropriées des bâtiments seront déterminées d'après la compatibilité avec le contexte existant et en prévoyant une transition appropriée avec le quartier de faible hauteur voisin;

d) encourager la préservation et le réaménagement adaptatif des bâtiments patrimoniaux du 70, chemin Richmond (station-service Champlain Oil) pour les aménagements commerciaux actifs, et conserver le chalet Aylen-Heney au 150, chemin Richmond, qui a été adaptativement réaménagé pour des bureaux, ainsi que le couvent des Sœurs de la Visitation, au 114, chemin Richmond;

e) promouvoir une infrastructure de passerelle, par exemple un bâtiment phare, à l'intersection du chemin Richmond et de la promenade Island Park; ce bâtiment est distinctif par sa forme et son détail par rapport au bâtiment voisin et représente une architecture et un ouvrage de conception et d'exécution du domaine public d'une qualité exceptionnelle, notamment pour ce qui est de sa matérialité;

f) malgré l'annexe C (Hauteur maximum des bâtiments), la hauteur de bâtiment maximum permise pour la propriété ayant pour désignation municipale le 89, chemin Richmond est de 20 m ou six étages.

g) Nonobstant l'annexe C et les dispositions de la section 5.4(8)(4), la hauteur maximale autorisée de la propriété dont les adresses municipales sont le 70, chemin Richmond et le 376, promenade Island Park est de neuf étages. (Règlement 2023-237)

5.5 Secteur de la rue Scott et de la station Westboro de l'O-Train (secteur 5)

Rue Scott

9) Encourager 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 et de la station Kìchì Sìbì projetées pour le réseau de l'O-Train.

10) Veiller à ce que les nouveaux aménagements soient généralement réalisés sous la forme de bâtiments de grande et de faible hauteurs et de faible et de moyenne hauteur, soient compatibles avec la communauté résidentielle de faible hauteur adjacente et assurent une transition adéquate avec celle-ci.

11) Le potentiel de réaménagement du terrain du club de curling Granite pour en faire un complexe polyvalent, en assurant une transition, dans l'échelle du bâtiment, avec le quartier de faible hauteur au sud.

5.6 Secteur de la station Westboro projetée de l'O-Train (secteur 5)

12) Reconnaître la possibilité de régénérer le site du 250 de l'avenue Lanark; la moitié sud, très proche de la station projetée de l'O-Train, sera un lieu approprié pour des bâtiments de grande hauteur. La moitié nord devrait être aménagée sous la forme de bâtiments de grande et de faible hauteurs et de bâtiments de faible et de moyenne hauteur, généralement dans la fourchette de quatre à six étages, et doit assurer une transition appropriée avec le quartier de faible hauteur voisin, ce qui consiste à tenir compte des effets du soleil et de l'ombre, démontrés dans une étude de l'ensoleillement et de l'ombrage. On encourage différents aménagements, notamment des résidences et des bureaux; les bureaux seraient concentrés au sud;

13) Exiger 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 l'avenue Lanark et sur les rues voisines.

14) Améliorer le sentier piétonnier menant au à la station projetée de l'O-Train à partir du 250, l'avenue Lanark, afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun.

15) Favoriser l'aménagement d'une esplanade publique enjambant les voies de l'O-Train non loin de la station projetée de l'O-Train afin de créer un environnement convivial pour les piétons, notamment un paysage de rue et un bâtiment d'un ou de deux étages, en plus de prévoir des commerces de détail de proximité et d'autres services destinés aux passagers des transports en commun.

15.1) Reconnaître l'emplacement situé aux 335 et 339, avenue Roosevelt, au 344, avenue Winston et au 379 et au 389, avenue Wilmont, qui se trouvent à moins de 200 mètres de la future station Kìchì Sìbì de l'O-Train, en tant que lieux appropriés pour l'aménagement de deux bâtiments de grande hauteur (n'ayant pas plus de treize et de quatorze étages chacun) comprenant des marges de recul qui serviront à présenter une transition appropriée au voisinage adjacent de faible hauteur.
(Règlement 2024-489 OPA 37)
(Règlement 2023-244)

5.7 Secteur de la plage Westboro (secteur 6)

16) Désigner les terrains jouxtant l'avenue Atlantis et l'avenue Selby comme espaces verts de la capitale pour la communauté locale et l'ensemble de la collectivité.

17) Maintenir le caractère résidentiel de faible hauteur du quartier et, surtout pour la cour Bloomfield et le Centre Jules-Léger, promouvoir le zonage résidentiel de faible hauteur à concurrence de quatre étages, compatible avec le quartier de faible hauteur voisin, si l'on propose des travaux de réaménagement.

5.8 Secteur de l’avenue McRae et de l’avenue Churchill (secteur 7)

18) Promouvoir le réaménagement de l’avenue Churchill et de l’avenue McRae pour les bâtiments de grande et de faible hauteurs, les bâtiments de faible et de moyenne hauteurs et les bâtiments polyvalents.

19) Favoriser les aménagements résidentiels créant des emplois et les aménagements commerciaux sur ces rues, sans nuire à la viabilité du chemin Richmond et de la rue Scott, ainsi que de la rue principale et des couloirs mineurs.

Section 6 : Patrimoine

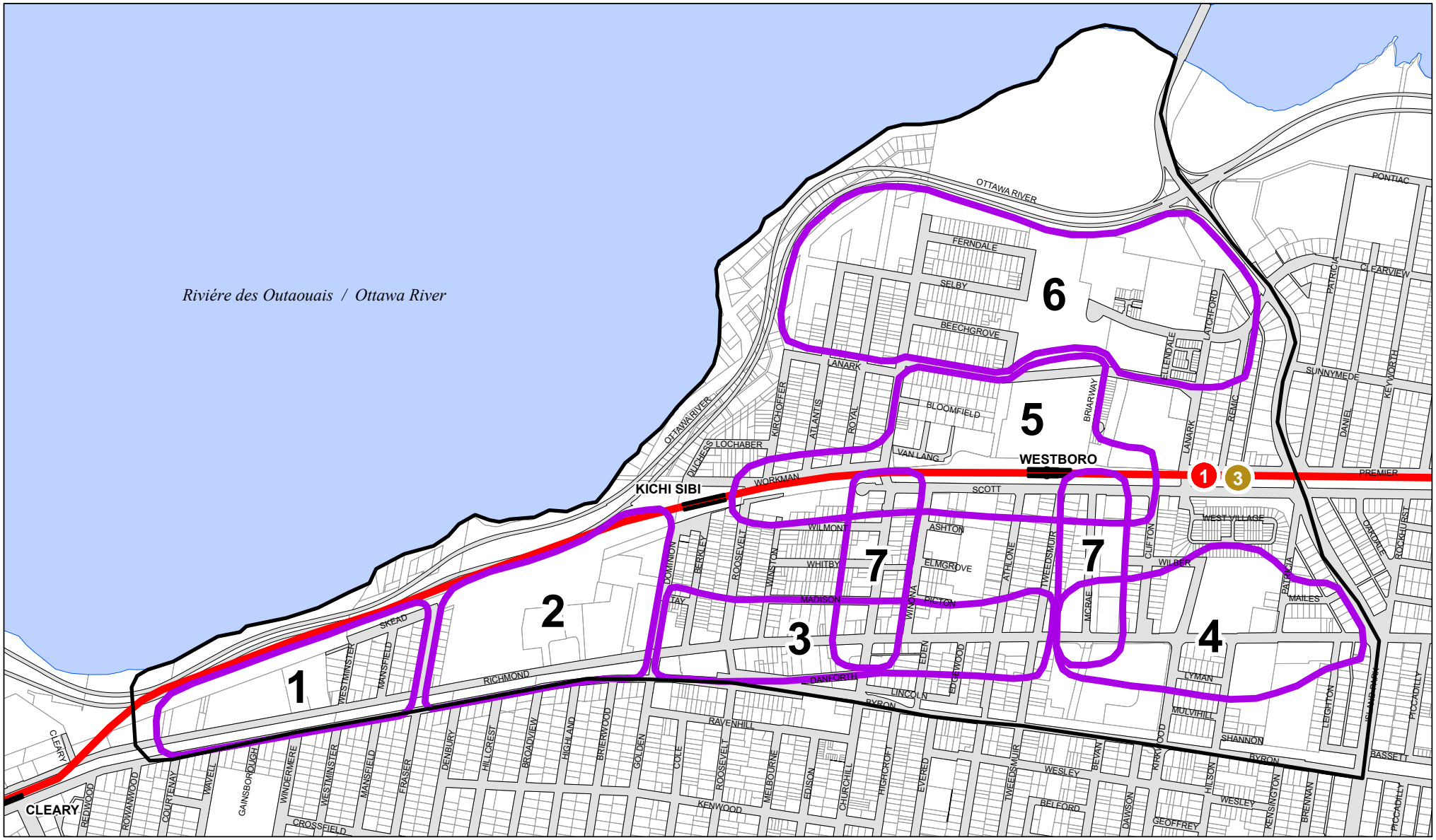
1) Promouvoir la préservation et le réaménagement adaptatif des bâtiments patrimoniaux dans la zone d’aménagement conformément aux politiques patrimoniales reproduites dans la section 4.5 du Plan officiel.

Annexes

Annexe A – Secteurs de la zone d’aménagement

Annexe B – Réseau d’espaces verts

Annexe C – Hauteur maximum des bâtiments



Richmond Road / Westboro
Chemin Richmond / Westboro

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule A - Planning Area Sectors

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annex A - Secteurs de planification

PLANNING AREA SECTORS / SECTEURS DE PLANIFICATION

1 Skead Street / Rue Skead

2 Maplelawn / 495 Richmond

3 Westboro Village / Village Westboro

4 East Village / Village Est

5 Scott Street / Westboro O-Train Station / Rue Scott / Station O-Train Westboro

6 Westboro Beach / Plage de Westboro

7 McRae Avenue and Churchill Avenue / Avenue McRae et avenue Churchill

Richmond Road / Westboro Secondary Plan Boundary / Plan secondaire - Chemin Richmond / Westboro

O-Train and/et Stations

1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

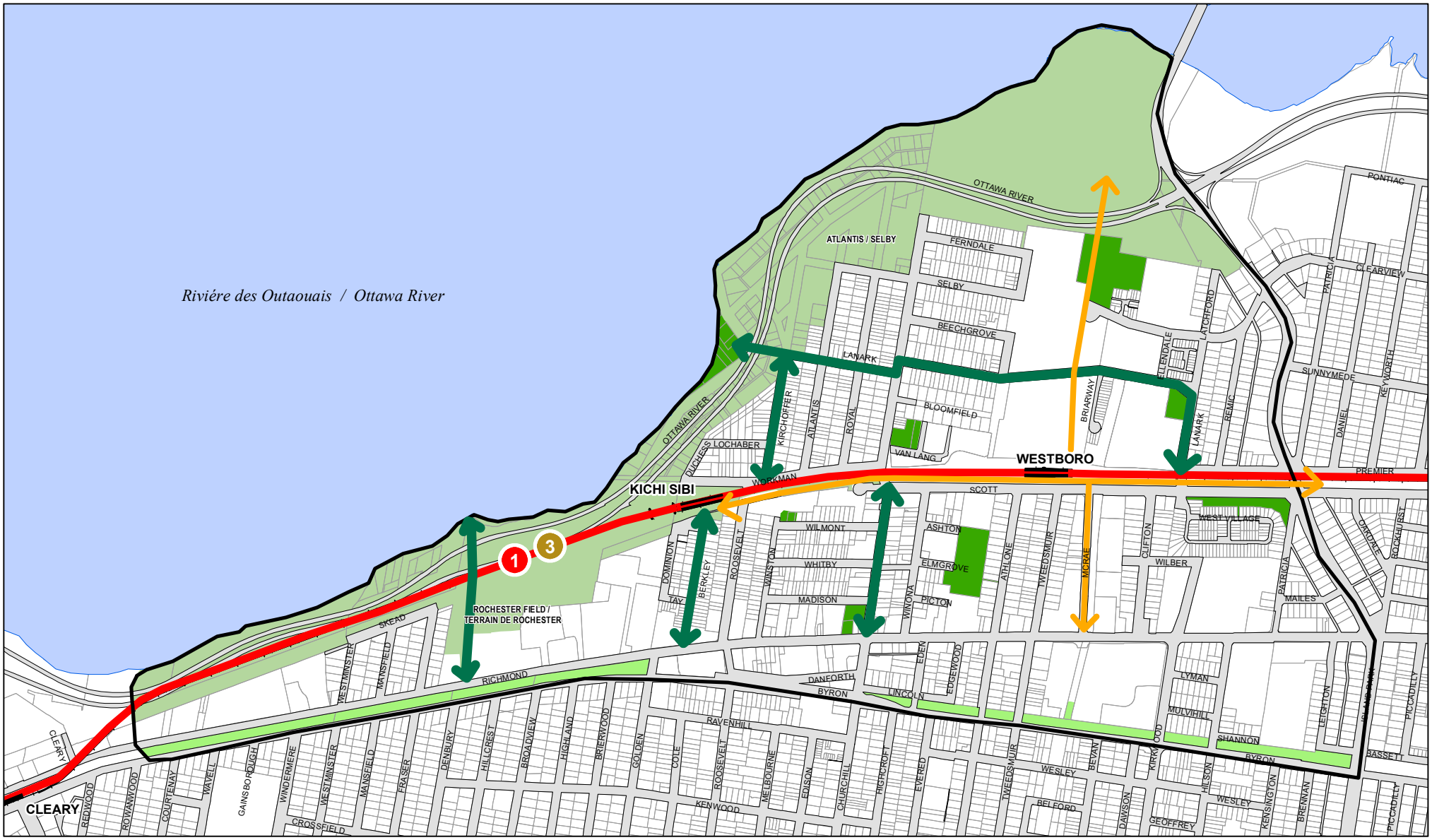
Ottawa

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

N

0 62.5 125 250 375 500 Meters

Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions



Richmond Road / Westboro
Chemin Richmond / Westboro

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule B - Greenspace Network

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annex B - Réseau d'espaces verts

Richmond Road / Westboro Secondary Plan Boundary / Plan secondaire - Chemin Richmond / Westboro

Capital Greenspace / Espace vert de la capitale

Byron Tramway Park / Parc Linéaire Byron

Park / Parc

Multi-Use Pathway / Sentier polyvalent

Green Streets / Rues verte

O-Train

1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

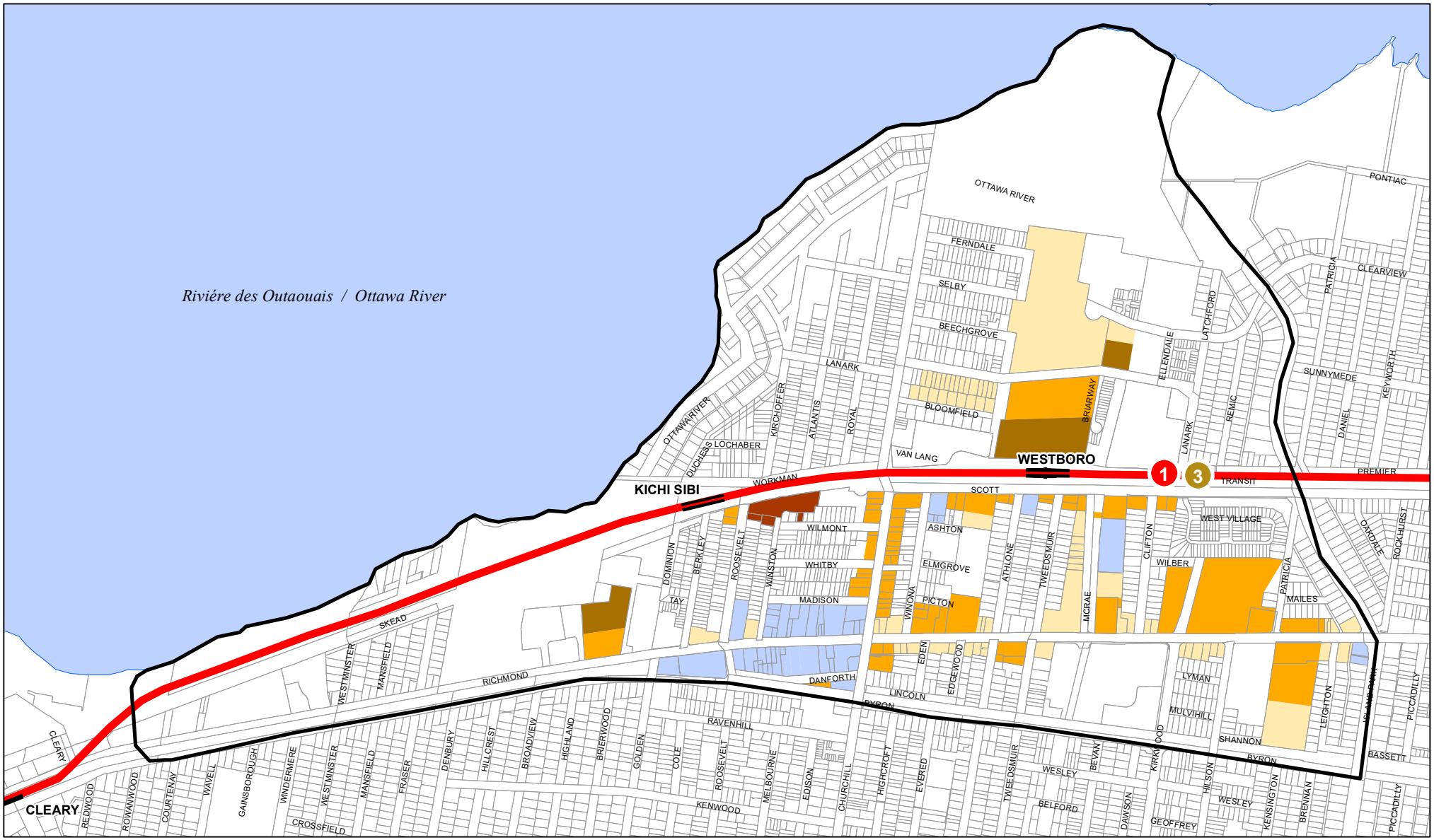
Ottawa

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#37 (11/2024)

0 62.5 125 250 375 500 Meters

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions



Richmond Road / Westboro
Chemin Richmond / Westboro

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule C - Maximum Building Height

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annex C - Hauteurs maximales des immeubles

MAXIMUM BUILDING HEIGHT / HAUTEURS MAXIMALES DES IMMEUBLES

- Maximum 4 Storeys / étages
- 4 to 6 Storeys / étages
- 7 to 9 Storeys / étages
- 10 or more Storeys / étages
- Up to 14 Storeys / étages

Richmond Road / Westboro Secondary Plan Boundary / Plan secondaire - Chemin Richmond / Westboro

O-Train

1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

Ottawa

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

# 9 (05/2023)	**#37** (11/2024)
#11 (05/2023)	**#38** (11/2024)
#16 (07/2024)	

OLT-23-001171

0 62.5 125 250 375 500 Meters

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions