



# Modification n° XX du Plan officiel de la Ville d'Ottawa

---

## INDEX

---

### TABLE DES MATIÈRES

La **PARTIE A – PRÉAMBULE** décrit la modification n° XX du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, mais n'en fait pas partie.

La **PARTIE B – MODIFICATION** constitue la modification n° XX du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

#### PARTIE A – PRÉAMBULE

Objectif .....	3
Secteur visé .....	3
Fondement .....	3

#### PARTIE B – MODIFICATION

Introduction.....	4
Détail de la modification .....	4
Application et interprétation .....	21

## **PARTIE A – PRÉAMBULE**

### 1. Objectif

La présente modification du Plan officiel (MPO) vise à corriger la cible de densité dans la figure 2.3 du Plan officiel (PO) pour le noyau de la collectivité du secteur Riverside-Sud et à ajouter un plan secondaire pour le secteur Riverside-Sud dans le volume 2a, *Plans secondaires*.

### 2. Secteur visé

La MPO s'applique aux propriétés à l'intersection des chemins Earl Armstrong et Limebank de la zone désignée « noyau de la collectivité ». La modification du volume 2a, *Plans secondaires*, s'applique aux propriétés délimitées par la rivière Rideau à l'ouest, le chemin Leitrim au nord, et le chemin Bowesville et la limite du secteur urbain (en date de l'adoption du règlement municipal mettant en œuvre le plan secondaire) à l'est et au sud, comme l'indique l'annexe 1 du plan secondaire proposé.

### 3. Fondement

La MPO répond à la nécessité, sur les plans de la population et de l'emploi, d'ajuster la cible de densité du noyau de la collectivité de Riverside-Sud en fonction du prolongement de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à la station Limebank, qui desservira directement le noyau. On propose de faire passer à 100 la cible de densité actuelle de 80 personnes et emplois par hectare brut. Le PO ainsi modifié suivra les lignes directrices du Plan secondaire de Riverside-Sud qui, introduit par la modification du volume 2a proposée, remplacera le Plan de conception communautaire (PCC) de Riverside-Sud.

## **PARTIE B – MODIFICATION**

### 1. Introduction

La partie B du présent document, intitulée *Modification*, est composée du texte qui suit et des annexes, et constitue la modification n° XX du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

### 2. Détail de la modification

Les changements suivants sont apportés au Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

2.1 Ci-dessous, le texte en gras est ajouté et le texte barré est supprimé :

A. Figure 2.3 – Cibles de densité minimales

Noyau de la collectivité

Riverside-Sud

~~80~~    **100**

2.2 Le nouveau plan secondaire décrit ci-dessous, avec l'annexe et les appendices, est ajouté au volume 2a :

## Plan secondaire de Riverside-Sud

### Introduction

#### Utilisations du sol

Utilisations résidentielles

*Densité faible*

*Densité moyenne*

*Densité élevée I*

*Densité élevée II*

Noyau de la collectivité

Emplacements commerciaux locaux et de quartier

Secteurs d'emploi industriel de l'aéroport

Emplacements institutionnels

Emplacements scolaires

#### Mobilité

Transport en commun

Réseau routier

*Artères*

*Routes collectrices*

*Routes locales*

*Rue principale*

*Rue de transport en commun*

Transport actif

#### Espaces ouverts et parcs

Parcs

Espaces ouverts

Annexe 1 : Utilisations du sol

Appendice 1 : Prévisions de la densité

Appendice 2 : Coupe transversale de la rue principale

Appendice 3 : Coupes transversales de la rue de transport en commun

## 1.0 Introduction

Le secteur Riverside-Sud est une collectivité urbaine en développement située à l'extérieur de la Ceinture de verdure et qui accueillera dans le futur environ 70 000 résidents. Le présent Plan secondaire s'applique aux terrains du secteur qui ne sont pas encore aménagés en 2019, mais qui recevront la majorité de la population et des emplois de Riverside-Sud : soit 49 000 résidents et 12 000 emplois.

La particularité du secteur est qu'il se développera en grande partie parallèlement avec la mise en service de la Ligne 2 de l'O-Train. Ce sera donc, à l'échelle nationale, un modèle de nouveau quartier axé sur le transport en commun, dynamique, où il fait bon vivre, qui met à profit des options de transport actif et qui utilise mieux le design urbain pour rehausser sa vitalité et créer un sentiment d'appartenance.

Les principes de planification et de conception du secteur reposent sur l'accès à un transport en commun de niveau supérieur qui, à son tour, permet d'offrir plus de types d'habitation et d'occupation que dans une banlieue ordinaire. En raison de cette diversité, ainsi que des densités urbaines et du nombre de nouveaux résidents et d'emplois créés qui en découlent, les éléments suivants sont nécessaires : le service O-Train, un service fréquent et fiable d'autobus sur rue vers les stations de l'O-Train et d'autres destinations, une configuration de voies urbaines et d'îlots entièrement intégrés au réseau routier, des parts plus importantes de transport actif grâce à l'aménagement urbain, et la création d'un espace public vivant.

## 2.0 Utilisations du sol

### Utilisations résidentielles

Les utilisations résidentielles seront aménagées pour qu'une même catégorie soit représentée par différents types d'habitation et que les îlots soient diversifiés, et les immeubles seront d'aspect et de type urbains. À titre de référence, les cibles de densité résidentielle totales sont présentées à l'appendice 1, *Prévisions de la densité*.

1. Voici la cible de densité minimale par hectare pour chaque catégorie d'utilisations résidentielles. Les demandes d'aménagement devront indiquer comment ces cibles seront atteintes.
  - a. Densité faible : 25 unités;
  - b. Densité moyenne : 38 unités;
  - c. Densité élevée I : 60 unités;
  - d. Densité élevée II : 120 unités.
2. Il est permis de s'écarter légèrement des cibles de densité mentionnées à la politique 1 ci-dessus s'il est démontré que le nombre total d'unités d'habitation et la diversité des types d'habitation peuvent tous deux être atteints par l'ajustement de la densité ou de la diversité sur les autres terrains du même lotissement.
3. Les demandes proposant des habitations à logements multiples doivent inclure des logements abordables, garantis par une entente avec la Ville tenant lieu de condition d'approbation provisoire.

4. Pour les utilisations résidentielles où la circulation piétonnière pourrait être élevée, le zonage devra permettre l'aménagement de petits emplacements commerciaux locaux ou de quartier et interdire le service au volant.
5. À l'exception des utilisations résidentielles à densité faible, toutes les utilisations résidentielles doivent prévoir le stationnement privé de sorte à maximiser la façade en bordure de rue, à réduire au minimum les bateaux de trottoir et, ainsi, à permettre le stationnement sur rue, idéalement par un accès à des installations de stationnement combiné à des ruelles arrière privées pour les résidents et les visiteurs.

### *2.1 Densité faible*

Les utilisations résidentielles à densité faible sont généralement les plus éloignées du couloir de transport en commun rapide et de ses stations.

1. Ces utilisations ont les caractéristiques suivantes :
  - a. Elles contiennent généralement les types et formes de bâtiment qui répondent aux critères de densité énoncés à l'alinéa 2.0(1)a;
  - b. Elles contiennent, de manière prédominante, la majorité des maisons individuelles non attenantes et des maisons jumelées du secteur, mais également des maisons en rangée parsemées sur l'ensemble du secteur et à proximité des rues principales et des circuits de transport en commun;
  - c. Elles contiennent des immeubles de deux à quatre étages;
  - d. Elles favorisent une diversité et un mélange des façades de lot.

### *2.2 Densité moyenne*

Les utilisations à densité moyenne sont situées un peu partout dans le secteur, habituellement adjacentes à une route collectrice ou à une artère, ou à proximité.

1. Ces utilisations ont les caractéristiques suivantes :
  - a. Elles contiennent généralement les types et formes de bâtiment qui répondent aux critères de densité énoncés à l'alinéa 2.0(1)b;
  - b. Elles contiennent, de manière prédominante, la majorité des maisons en rangée du secteur, mais également des petits lots de maisons individuelles non attenantes, de maisons jumelées, d'habitations à logements multiples basses et de petits immeubles d'habitation;
  - c. Elles contiennent des immeubles de deux à quatre étages;
  - d. En plus des utilisations listées au point 2 ci-dessus, les utilisations suivantes doivent également être permises au 4269, chemin Limebank : hôpital vétérinaire, clinique, établissement de soins des animaux et entreprise de services personnels.

### *2.3 Densité élevée I*

Les utilisations à densité élevée I sont situées près des stations de transport en commun rapide et le long des routes collectrices et des artères.

1. Ces utilisations auront les caractéristiques suivantes :
  - a. Elles contiennent, de manière prédominante, la majorité des habitations à logements multiples basses du secteur, y compris des maisons en rangée et des petits et moyens immeubles d'habitation;
  - b. Elles sont aménagées de sorte à conserver la taille et la configuration des rues et des îlots du secteur en général;
  - c. Elles contiennent généralement des immeubles de quatre à six étages, dont les plus hauts sont à distance de marche d'une station de transport en commun rapide.

### *2.4 Densité élevée II*

Les utilisations à densité élevée II sont situées à distance de marche des stations de transport en commun rapide ciblées, à l'est du ruisseau Mosquito et le long des routes collectrices et des artères.

1. Les demandes de rezonage des terrains situés dans une zone d'aménagement futur ne seront pas examinées tant qu'il n'aura pas été démontré à la Ville que les critères suivants sont remplis :
  - a. Une majorité claire des 2 800 logements requis dans le noyau de la collectivité ont été construits;
  - b. Un mécanisme de financement et une entente ont été négociés entre la Ville et le promoteur pour construire les stations de transport en commun rapide ciblées de la Ligne 2 de l'O-Train sur les routes collectrices G et H, sachant :
    - i. Qu'il n'est pas nécessaire que les stations soient mises en service simultanément, mais qu'elles peuvent l'être de manière séquentielle, en parallèle aux phases d'aménagement des terrains;
    - ii. Que la construction des stations devra être terminée lorsque l'aménagement des deux tiers des terrains situés à 400 mètres et moins sera approuvé par l'enregistrement du lotissement.
  - c. La construction des passerelles au-dessus des routes collectrices et de leur structure de base devra faire partie de la demande d'aménagement des terrains à 400 mètres ou moins des routes collectrices G ou H;
  - d. Les terrains nécessaires à l'aménagement des futures stations et de leurs accès (pédestres, cyclables et routiers), par les routes collectrices G et H, ont été sélectionnés et réservés au moyen d'une emprise.
2. Les utilisations à densité élevée II ont les caractéristiques suivantes :
  - a. Elles sont aménagées de sorte à conserver la rue, la taille des îlots et la configuration du secteur en général;

- b. Elles sont principalement composées d'immeubles d'habitation, mais contiennent également des logements de faible hauteur et des maisons en rangée qui servent de transition un peu partout dans le secteur;
- c. Leurs immeubles ont les hauteurs parmi les plus basses de la catégorie des immeubles de grande hauteur, et les immeubles les plus hauts sont à distance de marche d'une station de transport en commun rapide;
- d. Elles prévoient le stationnement privé de sorte à maximiser la façade en bordure de rue, à réduire au minimum les bateaux de trottoir et, ainsi, à permettre le stationnement sur rue, idéalement par l'accès à des installations de stationnement combiné à des ruelles arrière privées, ou encore des stationnements souterrains, pour les résidents et les visiteurs.
- e. Autant que possible, elles comportent des utilisations complémentaires de vente au détail, de commerce et de service à la base des immeubles d'habitation et, nonobstant la disposition 2.4(1)d, lorsque ces utilisations sont présentes, les immeubles peuvent avoir une hauteur dans la moyenne de la catégorie des immeubles de grande hauteur.

## 2.5 Noyau de la collectivité

Le noyau de la collectivité sera un centre conçu pour les piétons et fonctionnera comme un centre-ville pour le secteur élargi de Riverside-Sud. Avantageusement placé au bout de la Ligne 2 de l'O-Train, il servira de point de transfert avec le service d'autobus local et le futur Transitway entre Riverside-Sud et Barrhaven. Pour atteindre les cibles de densité établies dans le PO, le noyau comportera diverses utilisations et comptera un minimum de 2 800 unités d'habitation. Il devra également offrir tous les types d'emploi, notamment des emplois de bureau, pour que les rues et commerces soient animés pendant le jour, et devra profiter du service de transport en commun mis en place. Le noyau doit être vu comme l'un des deux pôles d'emplois dans le secteur; l'autre étant le secteur près de l'aéroport décrit au point 2.7.

Parmi les éléments clés du noyau, on compte des bâtiments polyvalents le long des rues favorables à la marche ainsi que des tours d'habitation et de bureaux de moyenne et grande hauteur. À titre de référence, les cibles totales de densité de la population et des emplois sont présentées à l'appendice 1, *Prévisions de la densité*.

1. Le noyau de la collectivité aura un large éventail :
  - a. De bâtiments polyvalents avec, au rez-de-chaussée, des espaces commerciaux et des utilisations de vente au détail, et aux étages supérieurs, des résidences et des bureaux;
  - b. D'établissements de vente au détail, de restaurants, de bars, de théâtres, de cinémas, d'installations récréatives, d'espaces de bureau, d'installations institutionnelles (des garderies par exemple) et d'espaces publics;
  - c. De bâtiments résidentiels urbains de divers types : maisons en rangée, maisons superposées en rangée, immeubles d'habitation, et appartements aux étages supérieurs des bâtiments polyvalents;

- d. D'immeubles de deux étages ou plus, jusqu'à une hauteur parmi les plus basses des immeubles de grande hauteur, dont les plus hauts sont placés aussi près que possible d'une station de transport en commun rapide, et les plus petits ont deux étages complets ou une mezzanine ou un élément sur le toit donnant une hauteur apparente d'au moins deux étages.
2. Les grands immeubles à utilisation commerciale ou à une seule utilisation (parmi celles listées à l'alinéa 2.5(1)b ci-dessus) doivent :
  - a. Être près des voies publiques et les encadrer avec leur façade active;
  - b. Être conçus sans longs pans de mur vides dénués d'entrée active;
  - c. Avoir un stationnement à l'intérieur de l'îlot.
3. Les grands emplacements commerciaux doivent :
  - a. Être permis uniquement sur les parcelles directement adjacentes à l'intersection des chemins Limebank et Earl Armstrong;
  - b. Être conçus conformément aux dispositions 5, 6 et 7 ci-dessous;
  - c. Établir un lien visuel et fonctionnel clair avec les utilisations de l'autre côté de la rue et sur les parcelles attenantes.
4. Avant que la zone d'aménagement différé du noyau soit levée, un plan de visualisation et une carte du noyau doivent être soumis à la Ville conformément à ses exigences. Le plan doit contenir les éléments suivants :
  - a. Une carte qui indique l'utilisation du sol et la configuration proposées du noyau dans son ensemble, conformément aux politiques du présent Plan, et qui contient de l'information générale assurant :
    - i. Un minimum de 2 800 unités d'habitation;
    - ii. La conformité avec la configuration définitive selon le processus d'approvisionnement de la Ligne 2 de l'O-Train. Il peut y avoir de légères différences dans la configuration, en raison du processus d'approvisionnement, quant aux éléments du noyau de la collectivité indiqués à l'annexe 1, *Utilisations du sol* (alignement des routes collectrices et des rues principales et emplacement des parcs), sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan;
  - b. Une carte indiquant le phasage des utilisations résidentielles et non résidentielles;
  - c. Une carte indiquant les liens piétonniers et cyclables dans le noyau, entre le noyau et les secteurs en périphérie et avec les stations de la Ligne 2 de l'O-Train, y compris ceux passant au-dessus ou en dessous de la Ligne 2 à la future station sur la route collectrice D;
  - d. Une analyse portant sur la date de début des travaux de la future station de la Ligne 2 de l'O-Train de la route collectrice D, sur les mécanismes de financement et sur l'entente de processus d'approvisionnement à venir;
  - e. Les terrains requis pour l'aménagement des futurs quais de station, passerelles, passages inférieurs et accès piétonniers et cyclables entre la station et la route collectrice D ont été sélectionnés et réservés au moyen d'une emprise, conformément aux exigences de la Ville;

- f. Nonobstant ce qui précède, avant l'adoption du présent Plan, les demandes d'aménagement peuvent être présentées sans plan de visualisation du noyau de la collectivité.
5. Les demandes d'aménagement dans le noyau de la collectivité doivent expliquer comment le réseau d'emprises proposé répondra aux exigences suivantes :
  - a. Le modèle de quadrillage des rues doit être entièrement intégré et constitué d'îlots plus courts que dans le reste du secteur, soit entre 150 et 200 mètres;
  - b. Les aires de stationnement arrière doivent être interdites;
  - c. Les deux côtés de toutes les emprises doivent avoir des trottoirs et des stationnements sur rue;
  - d. Les zones de chargement et de dépôt d'ordures doivent être loin des rues où se trouvent des bâtiments à façade active.
6. Les parcs de stationnement en surface dans le noyau doivent :
  - a. Être situés à l'intérieur des îlots;
  - b. Comporter des allées ou des terre-pleins paysagers avec des arbres pour séparer le parc en zones plus petites;
  - c. Avoir des liens piétonniers clairement indiqués entre les entrées des bâtiments, les allées piétonnières, les trottoirs et les éléments de transport en commun;
  - d. Regrouper les allées et entrées pour véhicules et, au besoin, prévoir des zones tampons paysagères entre les propriétés;
  - e. Avoir moins d'espaces de stationnement qu'à l'habitude pour les commerces et les bureaux en raison de la proximité du transport en commun rapide.
7. Tous les aménagements le long des lignes de lot adjacentes aux rues (publiques ou privées) doivent animer les espaces publics auxquels ils font face par différentes techniques de conception, comme l'intégration d'utilisations favorables aux piétons et d'éléments architecturaux qui rehaussent la sécurité des piétons et offrent une expérience visuelle riche aux passants :
  - a. Fournir des façades d'immeuble continues du côté de la rue en veillant à ce qu'elles occupent une majeure partie de la largeur du lot;
  - b. Construire les immeubles près de la rue pour obtenir un mur continu, idéalement avec un retrait maximum de 3 mètres;
  - c. Doter les immeubles d'entrées actives du côté de la rue et de vitrage au niveau du sol;
  - d. Malgré la disposition 5(b) ci-dessus, il est possible d'augmenter le retrait de cour avant lorsqu'il y a une importante œuvre d'art public, une entrée d'espace public appartenant à des intérêts privés ou une esplanade publique.
8. Sur la rue principale :
  - a. Les immeubles adjacents à la rue doivent avoir de deux à six étages, et les tours aux grandes intersections peuvent atteindre douze étages si elles

- ont un socle permettant aux étages supérieurs d'être plus en retrait de la rue;
- b. Les utilisations au niveau du sol et les façades actives doivent générer de l'activité à toute heure du jour : commerces de vente au détail, restaurants, bars et établissements de divertissement;
  - c. Un miniparc doit être placé à l'ouest du chemin Limebank, en parallèle à celui-ci, comme l'indique l'annexe 1, *Utilisations du sol*;
  - d. Les intersections de la rue principale avec le chemin Earl Armstrong et la route collectrice I doivent comporter un point d'accès avec une emprise assez grande pour rehausser le paysage de rue au moyen d'un aménagement paysager.
9. Sur la rue de transport en commun :
- a. Des immeubles commerciaux ou des bâtiments polyvalents doivent être construits le long du côté nord du corridor;
  - b. Des bâtiments polyvalents, des immeubles résidentiels et des bâtiments publics doivent être construits le long du côté sud du corridor.
10. Sur la rue principale et la rue de transport en commun :
- a. Les entrées principales des immeubles doivent faire face à la rue;
  - b. Le retrait doit être d'au plus 3 mètres le long de la rue, mais peut être supérieur sur de petites sections de façade pour l'aménagement d'un atrium ou d'aires d'agrément extérieures;
  - c. Le stationnement en surface doit être à au moins 25 mètres de la voie publique;
  - d. Les utilisations favorables à la circulation automobile (stations-service, lave-autos, service au volant, etc.) doivent être interdites;
  - e. Le stationnement sur rue doit être aménagé dans des rangées de stationnement en bordure et doté d'un surfaçage distinct.

## 2.6 Emplacements commerciaux locaux et de quartier

Il y a deux catégories d'emplacements commerciaux en dehors du noyau de la collectivité à Riverside-Sud : les emplacements commerciaux locaux et de quartier.

1. Les emplacements commerciaux locaux servent les zones résidentielles adjacentes, à offrir des lieux pratiques pour les achats et les services sur de petites surfaces de plancher locatives d'environ 3 000 mètres carrés ou moins.
2. Les emplacements commerciaux de quartier peuvent avoir une plus grande diversité de surface de plancher pour la vente au détail et les services, avec comme installation centrale un grand établissement de vente au détail servant une zone plus vaste.
3. Les deux types d'emplacements peuvent et devraient idéalement avoir :
  - a. Des logements au-dessus des utilisations de commerces et de petits bureaux ainsi que des magasins faisant face à la rue, pourvu que l'immeuble soit de faible hauteur;
  - b. Des utilisations institutionnelles, soit au rez-de-chaussée ou aux étages supérieurs.

## 2.7 Secteur d'emploi industriel de l'aéroport

Ce secteur est situé dans la partie nord de la collectivité, en retrait, pour les emplois à grande incidence qui ne devraient pas être à proximité des zones résidentielles et qui ont avantage à être près de l'aéroport. Le nombre d'emplois total ciblé est indiqué à l'appendice 1, *Projections de la densité*, à titre de référence.

1. Le secteur d'emploi industriel de l'aéroport doit avoir :
  - a. Une cible de densité de 50 emplois par hectare net;
  - b. Diverses utilisations, de la fabrication à l'entreposage en passant par la logistique, la distribution, le stockage, les communications, la construction, l'entreposage à l'air libre, la vente de véhicules et les services;
  - c. Des immeubles contenant des bureaux, des centres de recherche et de développement et des services d'urgence, seulement s'il est clairement démontré que leur proximité avec l'aéroport est la principale raison du choix de leur emplacement; le cas échéant, les immeubles de bureaux à plusieurs étages doivent être ceux situés le plus près des utilisations résidentielles;
  - d. Des immeubles près de la rue à proximité des grandes intersections, ou situés à l'extrémité des corridors de vue de la rue, avec stationnement sur les côtés ou à l'arrière;
  - e. Une configuration d'îlots, de rues locales, de rues privées et d'allées qui est conforme au quadrillage général du secteur et des liens directs avec les rues avoisinantes.
2. Les terrains du secteur d'emploi industriel de l'aéroport situés dans la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport doivent respecter la hauteur maximale de bâtiment applicable à chaque site comme l'exige l'administration de l'aéroport.
3. Les utilisations accessoires, comme les restaurants, les cafétérias, les dépanneurs, les utilisations de services personnels et de loisirs, destinées à servir les travailleurs du secteur peuvent être situées au rez-de-chaussée d'un immeuble ou dans un immeuble consacré à l'utilisation en question le long des artères, des routes collectrices ou des utilisations sensibles (résidentielles par exemple) et ont généralement une surface d'au plus 750 mètres carrés.
4. Les terrains dans la zone d'emploi ne sont pas prévus pour des utilisations de vente au détail seules ou tout type d'utilisation d'emploi ou de fonction au service de la collectivité qui est déjà prévu dans le noyau de la collectivité ou les zones à proximité des stations de transport en commun.

## 2.8 Emplacements institutionnels

Ces emplacements sont situés aux principales intersections, ou à proximité. Ils viennent compléter d'autres utilisations de services et de commerce de détail ou de propriétés institutionnelles existantes.

1. Ce sont essentiellement des lieux de culte, des garderies, des services d'urgence ou d'autres installations municipales.
2. Ces emplacements peuvent également accueillir des immeubles résidentiels d'au plus quatre étages sans modification du présent Plan, et les logements doivent être offerts en priorité à la Direction du logement abordable de la Ville avant d'être mis sur le marché.

## 2.9 Emplacements scolaires

On compte quatre conseils scolaires dans le secteur Riverside-Sud : les conseils scolaires public et catholique de langue anglaise et les conseils scolaires public et catholique de langue française. L'annexe 1, *Utilisations du sol*, indique les emplacements attribués à chaque conseil scolaire.

1. Les emplacements scolaires seront zonés à la fois pour les utilisations institutionnelles et les utilisations résidentielles de densité moyenne d'au plus quatre étages.
2. Sans modification du présent Plan :
  - a. Ces emplacements pourront être aménagés pour des utilisations résidentielles, conformément à la sous-zone résidentielle applicable, advenant qu'ils ne soient pas acquis pour des utilisations scolaires;
  - b. Ces emplacements peuvent être « échangés » entre conseils scolaires dans le cadre d'une entente écrite entre les conseils en question et sur approbation du directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique;
  - c. La Ville peut former un partenariat avec un conseil scolaire et combiner une école avec un parc, une zone de gestion de l'eau pluviale ou d'autres installations publiques ou privées appropriées, dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes;
  - d. Si la configuration du terrain le permet, la conception de nouvelles écoles devrait prévoir une voie d'arrêt pour les autobus scolaires sur une façade et une voie d'arrêt pour les véhicules sur une autre façade, et l'accord de plan d'implantation serait utilisé pour déterminer la responsabilité de chacun quant à l'entretien hivernal.
3. Les emplacements scolaires doivent être conçus pour :
  - a. Occuper le moins de terrain possible, les bâtiments et leurs entrées principales placés face au trottoir, et favoriser la construction d'immeubles à plusieurs étages;
  - b. Favoriser la marche et le vélo chez les écoliers en assurant un lien piétonnier multidirectionnel, entretenu en hiver, qui donne accès au site et qui permet de le traverser;
  - c. Réduire au minimum les bateaux de trottoir et autres éléments pouvant générer des conflits de circulation entre automobilistes, piétons et cyclistes.

## 3.0 Mobilité

### Introduction

Riverside-Sud se veut un quartier moderne, aménagé en fonction du transport actif et qui offre un meilleur équilibre entre les différents modes de transport que dans les banlieues typiques de la fin du xx<sup>e</sup> siècle. La construction de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à la station Limebank et les directives d'utilisation du sol énoncées dans le présent Plan quant à l'environnement bâti favoriseront une large gamme d'options de mobilité bien équilibrée pour les résidents.

La politique générale de mobilité de la Ville vise à faire en sorte que le transport en commun soit l'option rapide et pratique pour se rendre aux destinations dans les réseaux de l'O-Train et du Transitway.

### 3.1 Transport en commun

La capacité du transport en commun, soit les stations de la Ligne 2 de l'O-Train qui seront construites à l'Étape 2 du projet de train léger, les futures stations indiquées à l'annexe A et le service d'autobus sur rue entre les stations et les diverses destinations du quartier et d'ailleurs, sera le principal indicateur de mobilité mesurable pour l'ensemble du quartier, ses résidents, ses magasins et ses emplois.

1. La Ville cible une part de 33 % pour le transport en commun dans le quartier. Toutes les décisions dans ce domaine, comme l'aménagement et le prolongement des routes, seront prises avec comme premier objectif l'atteinte et le dépassement de cette cible.
2. Expressément en appui du point 1 ci-dessus, pour l'élargissement des chemins Limebank et Earl Armstrong, le niveau de service requis dans l'évaluation environnementale et les nouvelles coupes transversales détaillées pour les installations de transport en commun, piétonnières et cyclables sera le plus élevé des modes de transport.

### 3.2 Réseau routier

Le réseau routier du secteur Riverside-Sud est basé sur un quadrillage entièrement intégré de routes collectrices est-ouest et nord-sud liées aux rues locales et aux artères (avenues et chemins). Riverside-Sud deviendra une collectivité urbaine, où l'urbanisme et le transport seront donc pensés selon une approche urbaine.

1. Les plans de lotissement seront évalués selon les critères suivants :
  - a. Le réseau routier doit former un quadrillage entièrement intégré et incorporer des mesures de modération de la circulation dès la construction initiale (y compris les retraits pour les rues locales), conformément au manuel de planification des rues de la Ville;
  - b. Le positionnement des rues doit former des îlots d'au plus un hectare, ou un peu plus, au besoin, selon la topographie et les caractéristiques naturelles du site;

- c. Les lotissements seront harmonieusement liés entre eux par une configuration intégrée des rues et des îlots ne générant aucun cul-de-sac ni enclave et empêchant les lotissements et phases de lotissement de se développer les uns contre les autres.

### 3.3 Artères

Les artères du secteur Riverside-Sud sont les chemins River, Earl Armstrong, Limebank et Leitrim.

1. L'aménagement de l'emprise de ces artères doit respecter les lignes directrices et normes applicables que la Ville a établies dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes.
2. Les sections d'artère suivantes forment les limites du quartier. Elles servent de couloirs actuellement favorables à la circulation automobile et au transport en commun, où la limite de vitesse est plus élevée, et les façades de bâtiments, moins nombreuses :
  - a. Chemin River au nord du chemin Earl Armstrong – Avec le temps, cette section devrait devenir une voie d'accès panoramique et accueillir un aménagement plus urbain, comportant des pistes cyclables et des trottoirs de chaque côté, des arbres en bordure de l'emprise et des façades de bâtiment (sans accès routier direct);
  - b. Nouveau tracé du chemin Leitrim (entre les chemins River et Bowesville) – Il faut prévoir une emprise assez large pour une artère le long du tracé approuvé, mais il est possible d'y construire une route collectrice en attendant que la nouvelle piste d'atterrissage soit aménagée sur le tracé actuel du chemin Leitrim.
3. Les sections d'artère suivantes font partie du quartier (contrairement aux limites) et, bien qu'elles assurent une circulation élevée à travers la ville, elles doivent, grâce à leur aménagement, permettre d'atteindre un meilleur équilibre entre les différents modes de transport. Aucun écran antibruit ne sera placé le long de ces sections, et les terrains adjacents auront des entrées piétonnières face au trottoir. Il faut notamment prévoir des vitesses de circulation inférieures, et aménager la chaussée en conséquence et pour refléter le style d'aménagement prévu sur les terrains adjacents :
  - a. Les sections des chemins Limebank (entre la route collectrice J et le prolongement du chemin Spratt) et Earl Armstrong (entre la route collectrice B et le chemin Bowesville) seront dotées des caractéristiques suivantes pendant ou après l'aménagement des terrains adjacents :
    - i. Coupes transversales complètement urbaines;
    - ii. Quatre voies sans terre-plein avec une vitesse cible de 60 km/h;
    - iii. Si possible, aucun accès routier aux propriétés;
    - iv. Rangées d'espaces de stationnement sur rue aux endroits appropriés pour les commerces de vente au détail ayant façade sur rue et étant accessibles à pied par le trottoir;
    - v. Îlots tourne-à-droite pour l'accès aux rues locales;

- vi. Aucun cul-de-sac avec « fenêtre »;
  - vii. Trottoirs et pistes cyclables des deux côtés;
  - viii. Installations de transport en commun (plateformes d'arrêt d'autobus et aribus) comprises dans la largeur de l'emprise sur les rues où on prévoit du transport en commun;
  - ix. Au besoin, emprise plus large aux carrefours à feux; autrement, emprise occupant le moins d'espace possible pour maximiser le potentiel d'aménagement sur les terrains adjacents;
  - x. Aucune voie de virage, sauf exception;
  - xi. Voies de virage à gauche simples au besoin;
  - xii. Arbres des deux côtés de l'emprise;
  - xiii. Passages pour piétons pratiques pour améliorer la sécurité aux intersections dotées d'une signalisation, à un intervalle suffisamment élevé pour garantir un haut niveau de connectivité pour les piétons souhaitant accéder aux installations de transport en commun, notamment celles de l'O-Train;
  - xiv. Emprise plus large à côté du chemin Earl Armstrong pour l'aménagement d'un sentier polyvalent entre la servitude du pipeline transcanadien et la route collectrice G, comme le montre l'annexe 1, *Utilisations du sol*.
- b. Lorsque le chemin Limebank croise le circuit de l'O-Train, l'emprise doit être aménagée pour la future utilisation du sol approuvée dans le présent Plan, par exemple en fournissant assez d'espace pour la signalisation aux intersections, les liens piétonniers améliorés, les arrêts d'autobus, le mobilier urbain, les panneaux d'orientation, l'art public et liens directs de transport actif avec les immeubles et utilisations adjacents.
  - c. Si une des deux artères nommées au point a ci-dessus (ou les deux) doit être élargie et qu'il n'y a toujours pas d'aménagement sur les terrains adjacents, alors l'aménagement de l'emprise élargie doit tenir compte de toutes les questions de sécurité applicables aux artères traversant un environnement non bâti. Cependant, l'objectif de la Ville demeure d'éviter deux investissements sur le même corridor. Tous les efforts seront déployés pour veiller à ce que l'élargissement de l'artère soit fait simultanément à l'aménagement des terrains adjacents ou à ce que l'emprise n'ait pas besoin d'être reconstruite pour refléter le style d'aménagement d'un environnement bâti subséquent. Il faut donc viser une limite de vitesse de 60 km/h et la présence de façades actives le long des deux corridors.
4. Les bâtiments face aux artères auront un retrait de cour avant maximal déterminé en fonction du contexte prévu : un retrait plus urbain et plus petit pour les sections des artères listées à l'alinéa 3.4(3)a et un retrait moins urbain offrant un lien clair entre les bâtiments et la rue pour les sections d'artères listées à l'alinéa 3.4(3)b, avec une zone du retrait pour l'aménagement paysager ou l'avant-cour, et non pour le stationnement.

### 3.4 Routes collectrices

Les routes collectrices lient la circulation automobile et le transport en commun locaux aux artères et au reste du réseau de transport en commun.

1. L'aménagement de l'emprise de ces routes collectrices doit respecter les lignes directrices et normes applicables que la Ville a établies dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et prévoir l'intégration de mesures de modération de la circulation. Les routes collectrices devraient être conçues pour une vitesse cible de 40 à 50 km/h.
2. Aux principaux passages pour piétons (près des écoles, des parcs, des stations de l'O-Train et du transport en commun rapide par autobus [TCRA], et des intersections avec les routes collectrices), un traitement spécial du surfaçage, par l'inclusion d'une mesure de modération de la circulation, doit clairement indiquer la présence des passages. La mesure de modération utilisée (couleur, texture ou matériau du surfaçage, ou déviation verticale ou horizontale) dépendra du contexte et des opérations de transport en commun sur l'emprise visée.
3. Un espace de vie (woonerf) doit être prévu dans l'emprise à côté du miniparc au coin de la route collectrice D et de la rue de transport en commun.
4. Les routes collectrices doivent avoir les caractéristiques suivantes :
  - a. Trottoirs et pistes cyclables des deux côtés de l'emprise, dans tous les cas;
  - b. Installations de transport en commun (plateformes d'arrêt d'autobus et abribus) comprises dans la largeur de l'emprise sur les rues où on prévoit du transport en commun;
  - c. Si possible, éclairage adapté aux piétons, notamment à proximité des écoles, des centres communautaires, des installations de transport en commun et des emplacements commerciaux;
  - d. Aux points d'accès, végétation et éléments paysagers spécialement choisis;
  - e. Lots résidentiels face aux routes collectrices;
    - a. Stationnement sur rue en guise de mesure de modération de la circulation pour améliorer la sécurité des piétons, et signalisation fournie par les promoteurs pendant la construction sur le lotissement;
  - f. Au besoin, largeur d'emprise accrue approuvée par la Ville aux endroits où les routes collectrices G et H passent au-dessus du corridor de l'O-Train :
    - i. pour le service d'autobus, l'embarquement et le débarquement des passagers, et l'accès à la station sur le viaduc;
    - ii. pour un sentier polyvalent au niveau du sol, en bordure de la route collectrice, donnant accès au corridor de l'O-Train, comme le montre l'annexe 1.

### 3.5 Rues locales

Les rues locales constituent une grande partie de l'espace public, formant le principal réseau d'accès automobile, pédestre et cyclable du quartier et assurant la liaison avec le service de transport en commun et les destinations locales comme les parcs, les écoles, et les stations du TCRA et de la Ligne 2 de l'O-Train. Les rues locales doivent être aménagées de sorte à favoriser une vitesse de 30 à 40 km/h.

1. Conformément à l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et au manuel de planification des rues, les rues locales doivent :
  - b. Former un quadrillage entièrement intégré, la configuration définitive étant déterminée au moment du lotissement;
  - c. Respecter des normes d'aménagement permettant la densification tout en assurant la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes, notamment par l'intégration de mesures de modération de la circulation dans la conception initiale.
2. Les rues locales doivent avoir les caractéristiques suivantes :
  - a. D'un côté ou des deux côtés, trottoirs liés aux utilisations publiques (installations de transport en commun, écoles, parcs et centres récréatifs) ou aux emplacements commerciaux, conformément au Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013;
  - b. Mesures de modération de la circulation sur l'emprise, près des écoles, des parcs et des autres zones de circulation piétonnière élevée;
  - c. Stationnement sur rue permis au moins d'un côté de la rue, avec signalisation fournie par le promoteur pendant la construction du lotissement.
3. Du côté nord du chemin Nicolls Island entre le chemin River et la première intersection vers le nord, une emprise de 10 mètres doit être ajoutée pour l'aménagement d'une zone boisée servant d'écran entre le chemin et les aménagements.

### 3.6 Rue principale

La rue principale se trouve dans le noyau de la collectivité et se veut une rue active comportant des emplacements commerciaux et des utilisations de vente au détail, des restaurants et des centres de divertissement pour attirer les visiteurs. La Ville prévoit développer cette rue en environnement urbain dans les premières phases, avec comme objectif final d'en faire un point d'ancrage complémentaire à la station Limebank.

1. On souhaite que la rue principale soit aménagée selon l'appendice 2, *Coupe transversale de la rue principale*, et qu'elle intègre les éléments suivants :
  - a. Un espace de vie (woonerf), au moins sur la section près du miniparc, et si possible sur toute la longueur de la rue;
  - b. Deux voies de circulation, du stationnement sur rue et de larges trottoirs des deux côtés, et un surfacage spécial aux intersections;

- c. Des arbres dans des caissons ayant un volume de terre suffisant pour la croissance d'un couvert végétal complet, le tout sur un « module de vente au détail » avec espacement de 8 à 10 mètres qui n'obstrue pas la vue.
2. La rue principale doit être aménagée en fonction d'une vitesse cible de 30 km/h pour les véhicules et à fournir des liens sécuritaires pour les piétons, notamment au moyen d'un passage pour piétons et d'autres mesures de modération de la circulation entre l'école et le parc au sud de la rue de transport en commun.

### 3.7 Rue de transport en commun

La rue de transport en commun se trouve dans le noyau de la collectivité et se veut un corridor favorable à la marche et comportant des utilisations de vente au détail, commerciales et résidentielles. Il doit être attirant pour l'ensemble du quartier et constituer non seulement un élément complet en soi, mais aussi un lien entre les différentes parties du noyau de la collectivité.

1. On souhaite que la rue de transport en commun soit aménagée selon l'appendice 3, *Coupes transversales de la rue de transport en commun*, et qu'elle intègre les éléments suivants :
  - a. À l'est de la rue principale – Voies de circulation à double sens, trottoirs larges, pistes cyclables et espaces de stationnement sur rue adjacents aux trottoirs des côtés nord et sud du couloir de transport en commun rapide par train léger;
  - b. À l'ouest de la rue principale – Voies de circulation à sens unique, trottoirs larges, pistes cyclables et espaces de stationnement sur rue adjacents aux trottoirs des côtés nord et sud du couloir de transport en commun rapide par autobus;
  - c. Arbres des deux côtés de la rue, espacés de 8 à 10 mètres près des utilisations de vente au détail, commerciales et résidentielles pour ne pas obstruer la vue;
  - d. Traitement spécial du surfacage pour marquer clairement les passages pour piétons (couleur, texture ou matériau du surfacage, ou lignes peintes).

### 3.8 Transport actif

Une grande attention sera donnée à l'infrastructure de transport actif du secteur Riverside-Sud pour assurer une gamme d'options de mobilité bien équilibrée dans tout le quartier et favoriser la circulation du transport en commun et l'accès à celui-ci. Le réseau devra être aménagé pour donner aux piétons et aux cyclistes un accès direct et sécuritaire aux installations de transport en commun et aux destinations locales.

1. En plus de l'emprise des voies publiques, des couloirs de transport en commun rapide et des corridors de gestion des eaux pluviales, des demandes d'aménagement seront nécessaires pour créer des emprises additionnelles, au moyen du processus de lotissement, afin d'y aménager les éléments suivants :

- a. Sentiers polyvalents indiqués à l'annexe 1, *Utilisations du sol*;
  - b. Sentiers polyvalents au niveau du sol reliés aux sentiers polyvalents est-ouest le long du couloir de transport en commun rapide sur une emprise supplémentaire adjacente aux routes collectrices G et H aux emplacements indiqués à l'annexe 1;
  - c. Liens de sentier polyvalent donnant accès aux îlots, aux espaces ouverts et aux écoles, selon les besoins de chaque site.
2. En vue d'améliorer l'expérience et la sécurité des piétons, aucun écran antibruit ne sera installé le long des couloirs de l'O-Train et du Transitway. L'accès aux couloirs sera plutôt restreint par des clôtures n'obstruant pas la vue. Le long des couloirs, là où les plans de lotissement prévoient un sentier polyvalent, mais pas de rues avec aménagements d'un seul côté, les propriétés le long du sentier polyvalent auront leur entrée active et, idéalement, leur façade du côté de ces couloirs. Afin de délimiter le sentier polyvalent et d'y améliorer la sécurité des piétons, des options d'aménagement seront mises en place pour rehausser la présence des résidents et des usagers sur le sentier.

## 4.0 Espaces ouverts et parcs

### 4.1 Parcs

Le réseau de parcs est constitué des parcs de district, parcs communautaires, parcs de quartier et miniparcs indiqués à l'annexe 1, *Utilisations du sol*.

1. Riverside-Sud compte les parcs suivants :
  - a. Deux parcs de district avec superficies cibles d'environ 10,7 et 18,5 hectares;
  - b. Des parcs communautaires avec superficies cibles d'environ 3,2 hectares chacun, la plupart adjacents aux écoles de chaque secteur;
  - c. Des parcs de quartier de 1,2 à 3,2 hectares chacun pour les zones résidentielles avoisinantes;
  - d. Des miniparcs de 0,2 à 0,4 hectare;
  - e. Des esplanades urbaines d'au moins 400 mètres carrés.
2. Tous les parcs peuvent avoir des utilisations récréatives actives et passives : aire de jeux, terrain de sport, édifice communautaire (y compris une garderie), installations récréatives, commerces de détail auxiliaires, restaurants et services.
3. Le miniparc prévu dans le noyau de la collectivité, le long du couloir de transport en commun à l'est du chemin Limebank, servira d'espace public central pour la zone résidentielle à densité élevée au sud du couloir de transport en commun.
4. Lorsqu'un parc est adjacent à une école, il est souhaitable que l'aménagement des îlots prévoie des liens vers les terrains de sport, les installations piétonnières et les espaces de stationnement.
5. Sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan, il est possible que des parcs changent d'emplacement et de taille, et des terrains à vocation de parc seront aménagés conformément au *Règlement sur l'affectation de terrains à la*

*création de parcs d'Ottawa, potentiellement par règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc.*

#### 4.2 Espaces ouverts

Le réseau d'espaces ouverts est constitué des boisés, vallées, zones de gestion des eaux pluviales et espaces ouverts indiqués à l'annexe 1, *Utilisations du sol*.

1. Les boisés retenus devant demeurer la propriété de la Ville sont indiqués à l'annexe 1, *Utilisations du sol*.
2. Pour conserver les arbres dans le quartier, l'aménagement des terrains adjacents aux boisés retenus nécessitera la préparation d'une étude d'impact sur l'environnement et d'un rapport sur la conservation des arbres, ensemble ou séparément.
3. Les vallées sont des terres vulnérables non aménageables, font partie du système du patrimoine naturel et seront :
  - a. Cédées à la Ville pour 1 \$ au moment de l'aménagement des terrains adjacents, en tant qu'éléments non aménageables du système du patrimoine naturel;
  - b. Délimitées pendant le processus d'examen des demandes d'aménagement, en consultation avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau et sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE) et d'une étude géotechnique tenant compte des hypothèses du plan directeur de drainage et de l'étude de viabilisation de l'infrastructure;
  - c. Considérées comme des liens entre les sentiers pédestres dans le couloir et les sentiers polyvalents adjacents, avec des points d'accès bien indiqués et une signalisation pour informer et orienter les usagers.
4. Afin de préserver le panorama du réseau de vallées de la rivière Rideau, des restrictions sur l'aménagement paysager amélioré et la hauteur de bâtiment peuvent s'appliquer aux aménagements adjacents.
5. Conformément au plan directeur de drainage et à l'étude de viabilisation de l'infrastructure, les zones gestion des eaux pluviales (canaux de drainage, affluents et étangs) :
  - a. Ajoutent, idéalement, une valeur récréative, écologique et esthétique aux utilisations adjacentes;
  - b. Devraient, pour les étangs, avoir au moins une façade ouverte sur la route adjacente et faire face à des maisons ou à d'autres bâtiments (plutôt que d'être derrière ceux-ci);
  - c. Peuvent être déplacées ou modifiées selon les changements apportés aux utilisations du sol et aux tracés routiers, ou ajustées en taille et en forme, sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent Plan, et ce, en consultation avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau. Plus précisément, les affluents 7A-R1, 7A-R2, 7A-R3 et 7A-R4 peuvent être relocalisés dans une zone (hors du secteur à l'étude) soumise aux

exigences d'aménagement de canal naturel et dans un corridor riverain, toujours en consultation avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

6. Des couloirs verts seront aménagés à côté des vallées et des zones de gestion des eaux pluviales, comme le montre l'annexe 1, pour recevoir les liens avec les sentiers et le réseau pédestre et cyclable dans son ensemble, avec des points d'accès clairement indiqués et de la signalisation pour informer et orienter les usagers; ces couloirs verts serviront également de transition de distance et d'élévation avec les utilisations adjacentes.
7. En plus des fonctions susmentionnées pour chaque catégorie d'espaces ouverts, tous les espaces ouverts peuvent, si possible, comporter des pistes et des utilisations récréatives écologiques.

### 3. Application et interprétation

L'application et l'interprétation de la présente modification doivent respecter les politiques du PO de la Ville d'Ottawa.