

Plan secondaire de Riverside-Sud

Table des matières

SECTION 1 : INTRODUCTION	2
1.1 PRINCIPES DIRECTEURS.....	3
TABLEAU 1 – CROISSANCE PRÉVUE À RIVERSIDE-SUD*	3
1.2 RÉGLEMENTATION SUR LE ZONAGE DE L’AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D’OTTAWA	4
SECTION 2 : DÉSIGNATIONS	6
2.1 DÉSIGNATION DE QUARTIER	6
TABLEAU 2 – CATÉGORIES DE DENSITÉ DE QUARTIER.....	7
2.2 DÉSIGNATIONS DE COMMERCE LOCAUX ET DE COMMERCE DE QUARTIER.....	10
2.3 DÉSIGNATION D’AMÉNAGEMENT SCOLAIRE	12
2.4 DÉSIGNATION DE CENTRE URBAIN	13
2.5 DÉSIGNATION DE ZONE INDUSTRIELLE ET LOGISTIQUE	18
2.6 DÉSIGNATION DE ZONE INSTITUTIONNELLE.....	20
SECTION 3 : MOBILITÉ	20
3.1 TRANSPORT EN COMMUN	20
3.2 RÉSEAU ROUTIER	21
3.3 RUE PRINCIPALE DU CENTRE URBAIN.....	28
3.4 RUE DU TRANSPORT EN COMMUN	29
3.5 MARGES DE RETRAIT DEPUIS LA VOIE FERRÉE	30
SECTION 4 : PARCS, ESPACES VERTS ET GESTION DES EAUX PLUVIALES	31
4.1 PARCS	31
4.2 RÉSEAU D’ESPACES VERTS, GESTION DES EAUX PLUVIALES ET SERVICES	31
4.3 ZONE ÉCOLOGIQUE NATURELLE	34
ANNEXES	35
APPENDICES	35

Section 1 : Introduction

Le Plan secondaire de Riverside-Sud (le Plan) a pour objet d'orienter la croissance de ce secteur, par le biais d'aménagements privés et d'investissements publics réalisés sur une période de 25 ans. Il définit les orientations politiques dans des domaines comme le réseau routier, les utilisations du sol autorisées, les hauteurs de bâtiment maximales et l'emplacement des parcs et des installations de gestion des eaux pluviales. Le Plan vient compléter les politiques du Volume 1 du Plan officiel destinées à accroître le parc immobilier, à implanter les aménagements de densité élevée à proximité des installations de transport en commun, à soutenir l'évolution des quartiers du quart d'heure et à garantir des options de mobilité sûres dans tous les modes de transport.

Le Plan secondaire de Riverside-Sud s'applique aux terrains illustrés à l'annexe A (Plan de désignation), qui couvrent globalement un secteur situé entre la rivière Rideau à l'ouest, le chemin Bowesville à l'est, le chemin Leitrim au nord et la zone située juste devant le chemin Rideau au sud.

Le présent Plan répond à un défi et à une opportunité uniques à Ottawa, où une nouvelle collectivité suburbaine est en voie d'être créée autour des stations de l'O-Train qui longent la Ligne Trilium (Ligne 2). Il en découlera des possibilités exceptionnelles de planifier l'aménagement d'un centre urbain polyvalent de densité élevée, d'une rue principale dynamique et de divers secteurs entourant de nouvelles stations de l'O-Train, dès la conception de cette collectivité. Autrement dit, ce secteur arrivera vite à maturité et prendra forme d'une manière très urbaine.

D'une manière générale, le Plan oriente les aménagements de plus forte densité autour des stations de transport en commun et ceux de faible densité plus loin. Il établit un cadre pour l'aménagement d'un centre urbain tenant lieu de centre d'activité de la collectivité, et définit des désignations commerciales, de parc, d'école et d'institution permettant d'offrir des services et des commodités de proximité. Le Plan désigne en outre des terrains industriels et logistiques destinés à l'emploi dans la partie nord de Riverside-Sud, à l'intérieur de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa.

Le présent plan prévoit des politiques sur la mobilité afin d'assurer la sécurité de tous les modes de transport et de donner la priorité aux déplacements des personnes qui font appel aux modes de transport actif dans toute la collectivité. Les stratégies de mobilité sont intégrées dans un réseau routier quadrillé de rues locales, de rues collectrices et d'artères qui feront partie intégrante de la collectivité plutôt que de constituer des obstacles.

Le présent Plan sera mis en œuvre dans le cadre de projets municipaux d'immobilisation, comme la construction de nouvelles rues, l'aménagement de parcs, la création de liens de transport actif et l'aménagement d'installations récréatives, et par

le biais de demandes d'aménagement privées assorties par exemple de plans de lotissement, de modifications du Règlement de zonage et d'une réglementation du plan d'implantation. Les demandes d'aménagement privées ou à l'initiative de la Ville doivent respecter les politiques énoncées dans ce Plan et les désignations qui y sont associées et qui sont indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation) et l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales). Ce Plan contient trois appendices qui ne sont pas des politiques municipales. Ils ont une vocation uniquement informative et peuvent être mis à jour sans préavis par la Ville.

1.1 Principes directeurs

Le présent plan secondaire repose sur les principes directeurs suivants :

- Prévoir les hauteurs de bâtiment et les densités les plus élevées autour des stations de l'O-Train existantes, ainsi qu'autour des stations de l'O-Train qui ont été incluses dans le réseau abordable du Plan directeur des transports.
- Soutenir une variété de types de logement permettant de répondre aux besoins divers des ménages.
- Garantir la grande qualité des installations et des infrastructures publiques.
- Insister sur une forme bâtie d'une densité suffisante et sur une variété d'utilisations du sol permettant de créer une collectivité efficace et animée disposant de commodités de proximité.
- Orienter la création d'un domaine public attrayant.
- Prévoir l'aménagement parfaitement connecté des rues et des îlots urbains, accordant la priorité des déplacements aux modes de transport durables.
- Permettre l'accès sûr et direct des piétons et des cyclistes aux installations de transport en commun, aux écoles, aux parcs et aux destinations locales.
- Veiller à ce que les façades des bâtiments définissent, encadrent et animent le domaine public.
- Protéger les terrains écologiquement vulnérables et soutenir la santé du couvert forestier urbain.

Tableau 1 – Croissance prévue à Riverside-Sud*

	Habitants	Logements
Intérieur du centre urbain	11 250	3 900
Extérieur du centre urbain	63 000	21 700

Total	74 250	25 600
-------	--------	--------

*Le Tableau 1 – Croissance prévue à Riverside-Sud n'est destiné qu'à des fins de contrôle.

Le Tableau 1 – Croissance prévue à Riverside-Sud indique les prévisions de la Ville quant au nombre d'habitants, de logements et d'emplois prévus dans le secteur de Riverside-Sud. Avec une population atteignant 74 250 habitants, environ 25 600 logements devront être créés au cours des 25 prochaines années.

Le présent Plan prévoit en outre la présence d'environ 7 600 emplois à l'extérieur du centre urbain, emplois qui devraient être surtout concentrés sur les terrains industriels et logistiques situés au sud de l'aéroport international Macdonald-Cartier. Le centre urbain comprend plus de 75 hectares bruts de terrain. On devrait y compter environ 12 650 personnes et emplois. Cela représente un objectif de 160 personnes et emplois par hectare brut dans le centre urbain, objectif qui sera essentiellement atteint quant au nombre de personnes, des possibilités d'emploi étant offertes dans une variété de secteurs.

1.1 Réglementation sur le zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Bon nombre des terrains visés par le Plan secondaire de Riverside-Sud sont assujettis à la réglementation sur le zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, notamment ceux du centre urbain, du secteur de la future station de l'O-Train et ceux situés à l'ouest de la station Bowesville de l'O-Train, comme l'illustre l'annexe C14 (Contraintes de l'utilisation du sol en raison du bruit des aéronefs) du volume 1 du Plan officiel. Les règlements sur le zonage de l'Aéroport, qui relèvent du fédéral aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, désignent l'essentiel du secteur de Riverside-Sud comme étant une *surface extérieure*, c'est-à-dire une surface ou une limite de hauteur imaginaire située au-dessus de l'aéroport et à proximité immédiate. La *surface extérieure* de l'aéroport est fixée à 151,79 mètres dans les règlements sur le zonage de l'Aéroport, une altitude déterminée par l'élévation de l'aéroport (au-dessus du niveau de la mer), qui est de 106,79 mètres, à laquelle est ajoutée une hauteur standard de 45,0 mètres.

Aucun bâtiment à Riverside-Sud ne peut donc présenter une hauteur supérieure à 151,79 mètres (au-dessus du niveau de la mer).

Pour déterminer le nombre d'étages respectant la réglementation fédérale, le promoteur d'un projet doit soustraire l'élévation du bâtiment proposé (au-dessus du niveau de la mer) de celle de la *surface extérieure* établie pour l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Ce promoteur devra déterminer l'élévation (au-dessus du niveau de la mer) de son bâtiment, le plus souvent par le biais d'un arpentage.

Aucun élément du bâtiment, y compris l'équipement en toiture (cabine de machinerie, aires d'agrément, équipement de communication, et.), ne doit dépasser la hauteur maximale autorisée en mètres. Si la hauteur en mètres correspond à un nombre d'étages incomplet, ce nombre doit être arrondi au nombre inférieur d'étages, tout en veillant à ce que les équipements en toiture ne dépassent pas la hauteur maximale fixée par les règlements sur le zonage de l'Aéroport.

Exemple :

Une hauteur de 151,79 mètres (*surface extérieure* de l'aéroport) moins 90 mètres (élévation au-dessus du niveau de la mer du bâtiment visé) correspond à une hauteur de bâtiment maximale de 61,79 mètres.

Cette hauteur équivaldrait à un immeuble de 20 étages complets de trois mètres par étages (60 mètres), que surmonterait l'équipement en toiture d'une hauteur de 1,79 mètre. En fonction des besoins en équipement en toiture, il pourrait s'avérer nécessaire de réduire la hauteur de l'immeuble.

- 1) Nonobstant l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales) et les politiques énoncées dans le présent Plan, si une désignation permet une hauteur de bâtiment supérieure à celle autorisée par la réglementation sur le zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, le nombre d'étages de tout bâtiment situé dans les limites du Plan devra être réduit de manière à être conforme à l'élévation maximale (au-dessus du niveau de la mer) de 151,79 mètres. Les autres objectifs du présent Plan et les politiques de transition énoncées à la section 4.6.6 du volume 1 du Plan officiel devront toutefois être pris en compte.

Section 2 : Désignations

2.1 Désignation de Quartier

La désignation de Quartier, illustrée à l'annexe A (Plan de désignation), permet toute une gamme de densités résidentielles, que l'on peut classer en quatre catégories : faible densité, densité moyenne I, densité moyenne II et densité élevée. Certaines utilisations non résidentielles sont autorisées, ce qui permet aux résidents des secteurs désignés Quartiers d'accéder à des services essentiels quotidiens et hebdomadaires et à des commodités à moins de 15 minutes à pied de leur lieu de résidence.

Bien que le présent Plan ne prescrive pas de typologies de bâtiment et permette toute une gamme de formes d'habitations respectant les densités minimales et les hauteurs maximales autorisées, les types de logement suivants sont généralement prévus dans les différentes catégories de densité de la désignation de Quartier :

- Faible densité : habitations isolées, habitations jumelées, habitations en rangée, habitations superposées et immeubles résidentiels de faible hauteur;
- Densité moyenne I : habitations jumelées, habitations en rangée, habitations superposées et immeubles résidentiels de faible ou moyenne hauteur;
- Densité moyenne II : habitations superposées et immeubles résidentiels de faible ou moyenne hauteur; et
- Densité élevée : immeubles résidentiels de moyenne ou grande hauteur.

Les bâtiments, généralement de forme urbaine, présenteront les caractéristiques suivantes :

- des retraits de cour avant peu profonds, permettant d'accentuer la relation entre le bâtiment et le domaine public;
- des entrées principales au niveau du sol, directement reliées au domaine public;
- des bâtiments reliés ou des retraits de cour latérale fonctionnels; et
- des zones permettant la présence d'éléments végétalisés, d'arbres et de surfaces minéralisées.

Utilisations résidentielles

- 1) Les utilisations résidentielles sont autorisées dans la désignation de Quartier. Les aménagements résidentiels dans cette désignation doivent respecter les dispositions pertinentes du tableau 2 – Catégories de densité de quartier.

Tableau 2 – Catégories de densité de quartier

Catégorie de densité	Emplacement	Densité minimale (logements par hectare net)	Hauteur
Faible densité	Terrains les plus éloignés du couloir du Transitway et des stations de l'O-Train	25	<ul style="list-style-type: none"> Jusqu'à quatre étages pour tous les bâtiments
Densité moyenne I*	Dans l'ensemble du secteur, généralement le long du corridor du Transitway et à proximité ou le long des rues collectrices et des artères	38	<ul style="list-style-type: none"> De deux à six étages pour un immeuble résidentiel autonome; ou De deux à neuf étages pour un immeuble polyvalent.
Densité moyenne II*	Proche ou non loin des stations de transport en commun rapide ainsi que le long des rues collectrices et des artères	60	<ul style="list-style-type: none"> De deux à neuf étages pour un immeuble résidentiel autonome; or De deux à 12 étages pour un immeuble polyvalent; et Les immeubles les plus hauts seront construits à distance de marche d'une station de transport en commun rapide.
Densité élevée	Non loin de certaines stations de l'O-Train à l'est du ruisseau Mosquito	120	<ul style="list-style-type: none"> De quatre étages à la hauteur maximale autorisée par la réglementation sur le zonage de l'Aéroport. Le présent Plan prévoit que la réglementation sur le zonage de l'Aéroport autorisera des hauteurs de bâtiment maximales d'environ 18 étages; Les immeubles de 19 étages ou plus, s'ils sont autorisés par la réglementation sur le zonage de l'Aéroport, doivent être polyvalents. Les immeubles les plus hauts seront construits à distance de marche d'une station de transport en commun rapide.

* Les mentions relatives à une « densité moyenne » dans le texte renvoient aux désignations de Quartier de densité moyenne I et de densité moyenne II.

2) Les exigences de densité minimale nette figurant dans le tableau 2 – Catégories de densité de quartier peuvent être abaissées de cinq logements par hectare au maximum dans un secteur visé par une demande de plan de lotissement s'il peut

être démontré que la densité cumulée de l'ensemble du plan de lotissement satisfait aux exigences minimales en augmentant le nombre de logements ailleurs pour la même catégorie de densité de quartier.

- 3) Les catégories de densité de quartier sont indiquées à l'annexe A (Plan de désignation). Les hauteurs de bâtiment maximales, qui correspondent aux hauteurs du tableau 2 – Catégories de densité de quartier, sont indiquées à l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales).
 - a) Des changements mineurs à l'emplacement définitif des îlots de quartier non aménagés et ceinturés par des rues collectrices et/ou des artères pourront être apportés sans modification du présent Plan, à condition que les proportions de densités et les emplacements approximatifs soient conservés. Les routes locales peuvent servir à faire la distinction entre les catégories de densité de quartier.
- 4) Les places de stationnement sur les biens-fonds désignés Quartier de densité moyenne ou élevée, si elles sont prévues, seront aménagées de manière à maximiser la façade en bordure de rue et à limiter les bateaux de trottoir, afin de favoriser les l'aménagement de places de stationnement sur rue et la plantation d'arbres.
 - a) Un plan de stationnement devra être élaboré lors des demandes de plan de lotissement dans la désignation de Quartier de faible densité; et
 - b) Il est préférable de prévoir des voies d'accès communes menant aux places de stationnement et aux ruelles privées, afin de maximiser la capacité de stationnement des résidents et des visiteurs dans les désignations de Quartier de densité moyenne II et de densité élevée.

Utilisations résidentielles – Ouest du chemin River

- 5) Les instances d'autorisation d'aménagement peuvent imposer des restrictions plus sévères en matière d'aménagement paysager et de hauteur de bâtiment pour les aménagements adjacents à la rivière Rideau, afin de préserver la qualité visuelle du réseau de vallées de la rivière Rideau. Site du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), lieu historique national et rivière du patrimoine canadien, la rivière Rideau ne peut faire l'objet d'un aménagement ou d'un changement qu'en consultation avec Parcs Canada.
- 6) Dans le cas des biens-fonds situés aux 708, 720 et 750, chemin River et visés par la demande de plan de lotissement :
 - a) Nonobstant le tableau 2 – Catégories de densité de quartier, les exigences de densité minimale des biens-fonds désignés de faible densité peuvent être abaissées à pas moins de 20 logements par hectare;
 - b) Nonobstant les politiques de la section 3.2 du présent Plan, la partie arrière ou

- latérale des logements peut donner sur le chemin River. L'aire de stationnement de surface sera aménagée à bonne distance du chemin River; et
- c) Nonobstant les politiques de la section 3.2 du présent Plan, si la Ville a déterminé que les niveaux de bruit dépassent les normes de bruit acceptable, des écrans antibruit peuvent être installés le long du chemin River, à condition qu'un aménagement paysager approprié soit réalisé dans l'emprise pour atténuer l'impact visuel, à la satisfaction de la Direction générale des services de la planification, de l'aménagement et du bâtiment.
- 7) Lorsque cela est possible et approprié, les lotissements situés à l'ouest du chemin River doivent être reliés au réseau de sentiers polyvalents prévu à proximité de l'espace ouvert passif.

Utilisations non résidentielles

- 8) Les utilisations commerciales, de vente au détail et de services personnels sont autorisées dans les secteurs désignés Quartier.
- 9) Les utilisations non résidentielles autonomes ne sont autorisées que sur les artères et les rues collectrices, et doivent être situées près d'un carrefour.
- 10) Les utilisations non résidentielles occupant un immeuble polyvalent doivent border la voie publique et être situées à proximité d'installations piétonnes et cyclables.
- 11) Nonobstant l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales), un bâtiment occupant un terrain désigné Quartier, abritant une utilisation non résidentielle, conformément à la politique (8) ci-dessus, au rez-de-chaussée et pouvant offrir une transition adéquate, la hauteur de bâtiment maximale pourra être augmentée :
 - a) à 12 étages dans un secteur désigné de densité moyenne II; et
 - b) à neuf étages dans un secteur désigné de densité moyenne I.
- 12) Les utilisations supplémentaires suivantes sont autorisées au 4269, chemin Limebank : un hôpital vétérinaire, une clinique et un établissement de soins des animaux.

Secteur de la future station de l'O-Train – Biens-fonds situés à l'est du ruisseau Mosquito

Au moment de l'adoption du présent Plan, la Ville procédait à la mise à jour de son Plan directeur des transports (PDT). Ce document constitue le plan directeur de la Ville pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux piétonniers, cyclables, de transport en commun et routiers pour les décennies qui viennent. Il fait état des

politiques, des installations et des services de transport qui répondront aux besoins des résidents et des entreprises jusqu'en 2046.

L'annexe A (Plan de désignation) mentionne deux futures stations non financées de l'O-Train devant desservir la Ligne 2 à l'est du ruisseau Mosquito, à la hauteur de la rue collectrice « G » et de la rue collectrice « H ». La mise à jour du PDT permettra de déterminer si ces stations seront supprimées entièrement du réseau de transport en commun définitif de la Ville ou si elles seront conservées au sein de ce réseau définitif. Si elles sont conservées, elles pourraient être désignées dans le cadre du réseau abordable (c.-à-d. construites d'ici 2046 en fonction du plan financier à long terme de la Ville).

Si une station est désignée dans le cadre du réseau abordable décrit dans le Plan directeur des transports, la Ville autorisera alors sa construction conformément à la désignation de Quartier de haute densité, sans modification du présent Plan.

- 13) L'aménagement de tous les îlots du secteur de la future station de l'O-Train se fera conformément à la désignation de Quartier de densité moyenne II.
- 14) Nonobstant la politique (13) ci-dessus, si l'une des futures stations de l'O-Train est désignée comme devant appartenir au réseau abordable du Plan directeur des transports, ou les deux, un promoteur peut soumettre une demande de modification du Règlement de zonage visant les terrains situés dans un rayon d'environ 400 mètres de cette station, pour la rendre conforme à la désignation de Quartier de densité élevée.
 - a) Le promoteur d'un aménagement doit soumettre un plan d'échelonnement des travaux démontrant une augmentation progressive et cumulative de la densité qui coïncide avec le calendrier de construction de la station et avec toute demande d'aménagement. Les demandes de réglementation du plan d'implantation seront généralement conformes aux densités figurant dans le plan d'échelonnement.
- 15) Si le Plan directeur des transports recommande la construction de l'une des futures stations de l'O-Train ou des deux à l'angle des rues collectrices « G » et « H », une étude de conception fonctionnelle devra être réalisée à l'initiative de la Ville afin d'identifier les terrains devant être réservés à la construction de la ou des stations et aux autres opérations de transport en commun, et devra inclure une estimation des coûts de catégorie D.
- 16) Pour accélérer la conception ou la construction de la ou des futures stations de l'O-Train à l'angle des rues collectrices « G » et « H », le promoteur peut soumettre un accord initial à l'approbation du Conseil.

2.2 Désignations de commerces locaux et de commerces de quartier

On retrouve deux catégories de zones commerciales hors du centre de la ville dans le secteur de Riverside-Sud : les zones commerciales locales et les zones commerciales de quartier. Ces terrains permettent la présence d'utilisations commerciales, de vente au détail, de services personnels ainsi que des utilisations médicales implantées à des endroits pratiques pour desservir les secteurs environnants. D'une manière générale, la désignation de commerces locaux concerne les utilisations desservant les résidents habitant à moins de 15 minutes de marche, tandis que la désignation de commerces de quartier est destinée aux utilisations desservant les résidents de l'ensemble du territoire de Riverside-Sud.

Commerces locaux

- 1) La désignation de commerces locaux :
 - a) Permet les utilisations commerciales, de vente au détail, de services personnels et médicales;
 - b) Permet une superficie au sol de bâtiment de 3 000 mètres carrés; et
 - c) Il faut, si possible, que le bâtiment présente une façade sur la rue de manière à offrir un lien direct avec le domaine public et aménager l'aire de stationnement de surface à bonne distance de l'emprise routière.

- 2) La désignation de commerces locaux permet d'associer des logements à des utilisations non résidentielles autorisées, en respectant les hauteurs figurant à l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales).
 - a) Nonobstant l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales), si diverses utilisations sont implantées sur une parcelle de commerces locaux contiguë à une parcelle de Quartier de densité élevée, les hauteurs de bâtiment varient de quatre à 25 étages.

- 3) Nonobstant la politique (2) ci-dessus, la Ville peut envisager une modification du Règlement de zonage afin de permettre les utilisations résidentielles autonomes dans des bâtiments atteignant les hauteurs indiquées à l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales) sur une parcelle commerciale locale si la surface de plancher hors œuvre brute cumulée des utilisations non résidentielles de cette même parcelle commerciale locale et/ou des parcelles de désignation Quartier adjacentes est d'environ 3 000 mètres carrés ou plus.

Commerces de quartier

- 4) La désignation de commerces de quartier :
 - a) Permet, outre les utilisations commerciales, de vente au détail, de services personnels et médicales, celles de station-service, de lave-auto et de magasin à grande surface;
 - b) Permet une superficie au sol de bâtiment supérieure à 3 000 mètres carrés; et

- c) Il faut, si possible, que le bâtiment présente une façade sur la rue de manière à offrir un lien direct avec le domaine public et aménager l'aire de stationnement de surface à bonne distance de l'emprise routière.
- 5) La désignation de commerces de quartier permet d'associer des logements à des utilisations non résidentielles autorisées, en respectant les hauteurs figurant à l'annexe B (Hauteurs de bâtiment maximales). Les utilisations résidentielles autonomes ne sont pas autorisées.

2.3 Désignation d'aménagement scolaire

L'annexe A (Plan de désignation) indique les emplacements scolaires potentiellement associés à l'un des quatre conseils scolaires du secteur de Riverside-Sud : les conseils scolaires public et catholique de langue anglaise et les conseils scolaires public et catholique de langue française. Bien qu'elle soit principalement destinée à des fins scolaires, la désignation d'aménagement scolaire permettra également des utilisations résidentielles et non résidentielles si les conseils scolaires ne souhaitent pas construire d'école sur ces terrains.

- 1) À l'extérieur du centre urbain, la désignation d'aménagement scolaire autorise :
 - a) Les utilisations d'école, résidentielles et non résidentielles, selon les dispositions prévues par la désignation de Quartier de densité moyenne I; et
 - b) Des hauteurs de bâtiment comprises entre deux et six étages pour toutes les utilisations.
- 2) À l'intérieur du centre urbain, la désignation d'aménagement scolaire autorise :
 - a) Les utilisations d'école, résidentielles et non résidentielles, selon les dispositions prévues par la désignation de Centre urbain; et
 - b) Des hauteurs de bâtiment comprises entre trois et neuf étages pour toutes les utilisations.
- 3) Nonobstant les qualificatifs de conseils scolaires public et catholique de langue anglaise et les conseils scolaires public et catholique de langue française précisés à l'annexe A (Plan de désignation), les emplacements scolaires peuvent être réaffectés à deux ou plusieurs conseils scolaires dans le cadre d'un accord conclu par écrit entre les conseils en cause, sous réserve de l'approbation du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique (ou une direction générale subséquente).
- 4) Il est recommandé d'encourager l'aménagement des parcs, des installations municipales, des installations de gestion des eaux pluviales, des lieux de culte et des services de garde agréés conjointement avec les écoles.

- 5) Il peut y avoir des dérogations mineures dans la localisation et la configuration d'une parcelle scolaire, à condition de conserver la même superficie de lot.
- 6) Outre les critères de conception des écoles énoncés à la section 4.10.1 du volume 1 du Plan officiel, les emplacements scolaires doivent être conçus de manière à :
 - a) être regroupés et utiliser efficacement l'espace, notamment en implantant les bâtiments et les entrées principales face à un trottoir, et en priorisant la construction d'immeubles à plusieurs étages;
 - b) être reliés à des liens piétonniers multidirectionnels et entretenus en hiver, notamment vers les parcs ou les espaces ouverts passifs adjacents; et
 - c) réduire au minimum les bateaux de trottoir et tous les autres obstacles potentiels entre les véhicules et les modes de transport actif.
- 7) La responsabilité de l'entretien hivernal des aires d'attente des autobus et d'embarquement ou de débarquement des passagers dans l'emprise sera déterminée dans le cadre de conventions sur la réglementation du plan d'implantation.

2.4 Désignation de centre urbain

Le centre urbain sera conçu de manière à être un carrefour dynamique, de densité élevée, polyvalent et axé sur le transport en commun du secteur de Riverside-Sud en général. On profitera de sa localisation à l'extrémité de la Ligne 2 de l'O-Train et de sa situation de carrefour de correspondance pour le service local d'autobus et le futur réseau de transport en commun rapide reliant Riverside-Sud et Barrhaven. Le centre urbain de Riverside-Sud représente une occasion unique de créer un centre d'activité orienté sur les déplacements à pied dans le Transect du secteur de banlieue, favorable aux « Cinq grands changements » décrits dans le volume 1 du Plan officiel : une croissance plus importante par la densification, la majorité des déplacements effectués grâce au transport durable, une bonne conception urbaine et communautaire, une prise en compte de la résilience en matière sociale, environnementale et de santé ainsi que le développement économique.

Objectifs pour le centre urbain

Le centre urbain :

- deviendra un lieu dense et bien desservi, regroupant diverses utilisations du sol et où les besoins quotidiens et hebdomadaires peuvent être satisfaits à moins de 15 minutes à pied du domicile de chacun;

- offrira une variété d'options de logement, les plus grandes densités de population étant regroupées à proximité des stations de transport en commun rapide financées;
- disposera d'un solide réseau de transport durable, permettra de limiter la dépendance à l'automobile et permettra aux résidents de s'affranchir partiellement ou complètement de la voiture;
- limitera les points de conflit potentiels entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes;
- concentrera sur la rue principale et le chemin Limebank les activités non résidentielles (commerces, vente au détail, etc.) qui attireront des personnes de tout le centre urbain et de l'ensemble de la collectivité de Riverside-Sud;
- permettra la création d'un pôle municipal sur le pourtour ouest de la rue principale, où l'on retrouvera une école et un parc de district comprenant un centre communautaire et une succursale de la Bibliothèque publique d'Ottawa;
- offrira aux piétons et aux cyclistes des paysages de rue dynamiques et attrayants, avec des arbres, de larges trottoirs et des bâtiments visuellement intéressants qui s'intègrent au domaine public;
- permettra l'aménagement d'espaces et de places où les gens pourront se rassembler et tisser des liens sociaux, tant dans le domaine public qu'à l'intérieur des îlots;
- disposera d'immeubles et de socles étroitement liés à la rue; et
- disposera de rues privées ressemblant à des voies publiques, avec des installations piétonnes et des arbres de rue.

Politiques applicables au centre urbain

- 1) Les utilisations résidentielles, de vente au détail, commerciales, médicales, de services personnels, de bureau, d'école de divertissement, de parc, de terrasse, de lieu de rassemblement et celles liées à la désignation institutionnelle de la section 2.6 du présent Plan sont autorisées dans le centre urbain, tout comme d'autres utilisations compatibles attirant des gens et des emplois dans ce secteur.
 - a) Au moins une utilisation non résidentielle ayant une façade active doit occuper le rez-de-chaussée des immeubles donnant sur la rue principale et le chemin Limebank.
- 2) Les utilisations destinées aux automobiles, notamment les stations-service, les lave-autos et les restaurants avec service au volant, sont interdites dans le centre urbain.
 - a) Les services au volant existants doivent être remplacés par des utilisations autorisées lors des étapes futures d'aménagement des 1423, 1424 et 1515, chemin Earl Armstrong.
- 3) Les hauteurs de bâtiment autorisées dans le centre urbain, sous réserve des critères énoncés à la section 1.2, politique (1), du présent Plan, sont généralement

les suivantes :

- a) jusqu'à 25 étages, dans un rayon d'environ 400 mètres d'une station de transport en commun rapide financée;
 - i) Bien qu'une hauteur de bâtiment maximale de 25 étages soit autorisée, il est prévu que les règlements sur le zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa limitent cette hauteur maximale et que la plupart des immeubles ne puissent pas atteindre 25 étages (76,5 mètres).
 - b) jusqu'à 12 étages, au-delà d'un rayon d'environ 400 mètres d'une station de transport en commun rapide financée; et
 - c) si la construction d'un bâtiment de plus de quatre étages est proposée, une marge de recul doit être requise à partir du quatrième étage ou en-deçà.
- 4) Les bâtiments du centre urbain doivent être hauts d'au moins trois étages dans un rayon de moins de 400 mètres d'une station de transport en commun rapide financée.
- a) Nonobstant la politique (4) ci-dessus, un bâtiment de plain-pied est autorisé dans le parc de district, à condition de présenter une hauteur d'au moins sept mètres à moins de 20 mètres de la rue principale et d'être orienté vers cette voie.
- 5) Tous les bâtiments doivent :
- a) être construits près de la ligne de lot avant afin d'encadrer la rue publique avec une façade active; et
 - i) une entrée active sur les chemins Limebank et Earl Armstrong n'est pas requise pour les bâtiments abritant uniquement des utilisations non résidentielles et ayant fait l'objet d'une approbation de la réglementation du plan d'implantation le 1^{er} novembre 2022.
 - b) offrir un lien visuel et fonctionnel clair vers les utilisations de l'autre côté de la rue ou sur les parcelles contiguës, en créant notamment un mur urbain cohérent.
- 6) Le nombre de bateaux de trottoir sera limité en regroupant si possible les accès aux places de stationnement, aux services publics et aux aires de chargement.
- 7) Pour toutes les utilisations et les aires de stationnement de surface du centre urbain :
- a) il faut prévoir leur aménagement à l'intérieur des îlots;
 - b) il faut coordonner l'aménagement des allées et des entrées de cour et, le cas échéant, prévoir des zones tampons paysagées entre les différentes propriétés; et
 - c) il faut les localiser derrière les bâtiments pour les dissimiler depuis la rue principale et la rue desservie par le transport en commun.

- 8) Tous les travaux d'aménagement le long des lignes de lot attenantes à des rues publiques ou privées seront conçus de manière à animer les espaces publics d'en face, notamment :
 - a) les bâtiments qui encadrent la rue et animent le domaine présenteront des retraits peu importants;
 - i) les retraits plus larges peuvent être autorisés sur de courtes sections d'une façade de bâtiment pour permettre la présence d'atrium, de terrasses ou d'espaces de commodité;
 - b) les bâtiments ayant des entrées actives du côté de la rue et des fenêtres au niveau du sol et sans mur aveugle. Toutes les façades donnant sur le domaine public seront articulées à l'aide de détails architecturaux, d'ornementations et de matériaux mettant en valeur l'intérêt visuel pour les piétons et leur donnant un sentiment de sécurité; et
 - c) interdire l'accès aux entrées de cour à partir des rues collectrices du centre urbain, en prévoyant l'accès principal à partir d'une rue latérale, d'une ruelle ou en aménageant des entrées de cour partagées afin de limiter les points de conflit avec les modes de transport actif.
- 9) Aucune surface construite minimale n'est prévue dans le centre urbain.
- 10) Avant d'autoriser la suppression du symbole d'aménagement différé (-h) associé au zonage du centre urbain, la Ville exige une justification de l'aménagement comprenant les éléments suivants :
 - a) Un plan conceptuel illustrant ce qui suit :
 - i) la concordance générale avec les objectifs fixés pour le centre urbain;
 - ii) l'échelle et la volumétrie de l'aménagement proposé;
 - iii) la conformité à la section 1.2, politique (1), du présent Plan;
 - iv) l'emplacement des rues et des espaces publics;
 - v) la relation avec les bâtiments environnants;
 - vi) un modèle de rue quadrillé entièrement connecté, dont les îlots ont une longueur d'environ 150 à 200 mètres; et
 - vii) la conformité générale au plan définitif d'implantation de l'O-Train.
 - b) Un plan d'échelonnement par phases indiquant comment se dérouleront les phases de l'aménagement des logements et des utilisations non résidentielles;
 - c) Un plan de mobilité illustrant les installations de transport actif sur l'emplacement visé et la manière dont elles seront reliées aux autres installations de transport actif existantes et prévues dans le centre urbain et sur les îlots environnants; et
 - d) Une évaluation des répercussions sur les transports prouvant que le nombre de places de stationnement est conforme aux politiques énoncées à la section

4.1.4 du volume 1 du Plan officiel, et que l'emplacement de ces places de stationnement et des accès pour véhicules à moteur ne contrevient pas aux orientations des politiques (5), (6), (7) et (8) ci-dessus.

- 11) Les demandes complètes d'aménagement dans le centre urbain doivent démontrer les moyens grâce auxquels le réseau proposé d'emprises publiques :
- a) permettra d'envisager la possibilité d'aménager un carrefour giratoire à l'angle de la rue principale et de la rue du transport en commun, comme il est décrit à la section 3.3, politique (3), du présent Plan;
 - b) aménager les places de stationnement sur rue avec une surface particulière permettant de les distinguer de la chaussée, des aires de stationnement de surface et des installations pour les piétons et les cyclistes;
 - c) aménager des installations piétonnières et cyclables respectant les exigences applicables à tous les types de rue décrits en détail dans les politiques de la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel et dans d'autres orientations pertinentes approuvées par le Conseil;
 - d) aménager si possible les aires de chargement et de stockage des ordures à bonne distance des rues publiques; et
 - e) construire des immeubles aux façades actives sur les rues publiques.
- 12) Des changements mineurs à l'emplacement définitif des îlots, des parcs, des écoles et des rues collectrices du centre urbain pourront être apportés, à condition que leur configuration et leur superficie approximatives soient conservées.

Future station de l'O-Train – Îlots du centre urbain situés à l'est de la rue collectrice « D » et à l'ouest de la rue collectrice « E »

Au moment de l'adoption du présent Plan, la Ville procédait à la mise à jour de son Plan directeur des transports (PDT). Ce document constitue le plan directeur de la Ville pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux piétonniers, cyclables, de transport en commun et routiers pour les décennies qui viennent. Il fait état des politiques, des installations et des services de transport qui répondront aux besoins des résidents et des entreprises jusqu'en 2046.

L'annexe A (Plan de désignation) identifie une future station non financée de l'O-Train devant desservir la Ligne 2 dans le centre urbain, à l'est de la rue collectrice « D ». La mise à jour du PDT permettra de déterminer si cette station sera supprimée entièrement du réseau de transport en commun définitif de la Ville et peut-être ajoutée au réseau abordable (c.-à-d. construites d'ici 2046 en fonction du plan financier à long terme de la Ville).

Si cette future station de l'O-Train est désignée dans le cadre du réseau abordable décrit dans le Plan directeur des transports, la Ville autorisera alors sa construction conformément aux hauteurs maximales autorisées par les règlements sur le zonage de

l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa applicables aux îlots du centre urbain situés à l'est de la rue collectrice « D » et à l'ouest de la rue collectrice « E », sans modification au présent Plan.

- 13) Si la Ville désigne la future station de l'O-Train à l'est de la rue collectrice « D » dans le cadre du réseau abordable du Plan directeur des transports, un promoteur peut soumettre une demande de modification du Règlement de zonage en vue d'augmenter les hauteurs dans les îlots du centre urbain situés à l'est de la rue collectrice « D » et à l'ouest de la rue collectrice « E », jusqu'à concurrence des hauteurs autorisées par les règlements sur le zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.
- 14) Une demande complète d'aménagement visant les îlots du centre urbain situés à l'est de la rue collectrice « D » et à l'ouest de la rue collectrice « E » nécessite que les droits de passage nécessaires soient vendus au prix de 1 \$ à la Ville pour permettre l'aménagement des quais de la future station de l'O-Train, des liens de transport actif et des accès à la station. Une étude de conception fonctionnelle devra être réalisée à l'initiative de la Ville afin d'identifier les terrains requis et les liens de transport actif associés à la future station de l'O-Train à l'est de la rue collectrice « D ».
- 15) Un promoteur peut soumettre à l'approbation du Conseil un accord initial visant le mécanisme de financement de la conception et/ou de la construction de la future station de l'O-Train à l'est de la rue collectrice « D ».

2.5 Désignation de zone industrielle et logistique

La désignation de zone industrielle et logistique se trouve dans la partie nord de Riverside-Sud, au sud de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Ce secteur est réservé aux utilisations du sol à plus forte incidence et d'emploi, qui ne sont pas affectées par les avions ou les opérations aéroportuaires et qui ne risquent pas d'avoir une incidence négative sur les avions ou de restreindre les opérations aéroportuaires.

- 1) Les utilisations autorisées dans la désignation de zone industrielle et logistique comprennent les industries lourdes et légères, notamment liées aux secteurs de la construction, de la distribution, des services d'urgence, de la vente et la réparation des voitures et du matériel lourd, de la fabrication, de la recherche et du développement, des corps de métier et des entrepreneurs, des services publics et de l'entreposage, à condition qu'elles soient compatibles avec le passage d'avions et les opérations de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.
- 2) Les utilisations non résidentielles accessoires, comme les commerces, les

établissements de vente au détail et les services personnels destinés à servir le pôle d'emploi dans ce secteur, sont autorisées. Ces utilisations occupent, d'une manière générale, une surface d'au plus 750 mètres carrés.

- a) Les utilisations sensibles comme les lieux de culte, les écoles et les foyers de groupe ne sont pas autorisées; et
 - b) Les services de garde agréés sont autorisés en tant qu'utilisations accessoires, à condition que l'utilisation principale ne soit pas nuisible. Les entrées et les aires de jeux extérieures doivent être à bonne distance des routes ainsi que des aires de chargement et de stationnement.
- 3) Si cela est réalisable au plan opérationnel, les bâtiments doivent être situés à proximité de la rue et l'aire de stationnement doit être aménagée sur le côté ou à l'arrière.
- 4) Pour limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain, les aménagements devront si possible :
- a) présenter une cour avant permettant un paysagement végétalisé et la présence d'arbres adultes;
 - b) disposer d'une zone tampon paysagée autour des aires de stationnement;
 - c) disposer d'un paysagement végétalisé dans les aires de stationnement; et
 - d) être constitués de bâtiments revêtus de matériaux clairs ou réfléchissants. La création de toits verts et rafraîchissants est encouragée.
- 5) Les aménagements doivent prévoir le prolongement des rues existantes, le cas échéant, et la création de liens piétonniers, notamment des sentiers polyvalents, si nécessaire.
- 6) Les aménagements réalisés dans la désignation de zone industrielle et logistique et également situés à l'intérieur de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport, conformément à l'annexe C14 (Contraintes de l'utilisation du sol en raison du bruit des aéronefs) du volume 1 du Plan officiel sont assujettis aux politiques de cette zone d'influence d'exploitation de l'aéroport figurant à la section 10.2.2 du volume 1 du Plan officiel.
- 7) Conformément aux recommandations du Plan directeur sur le drainage du ruisseau Mosquito, la Ville peut exiger que les aménagements intègrent des mesures d'aménagement de moindre impact dans l'approche de chaîne de traitement des installations de gestion des eaux pluviales.

2.6 Désignation de zone institutionnelle

La désignation de zone institutionnelle est destinée aux utilisations ayant une fonction publique ou sociale pour la collectivité environnante. Les secteurs institutionnels sont situés à proximité des intersections des artères et/ou des rues collectrices qui servent aux services locaux et aux destinations commerciales, ou qui reflètent les utilisations institutionnelles existantes.

- 1) Les utilisations autorisées dans la désignation de zone institutionnelle comprennent les centres communautaires, les services d'urgence, les bibliothèques, les services de garde agréés, les centres de services municipaux et gouvernementaux, les musées, les lieux de culte, les installations récréatives et sportives ainsi que les foyers de groupe.

- 2) Préalablement à toute entente de plan de lotissement, si on ne fait pas l'acquisition d'un îlot institutionnel, comme illustré à l'annexe A (Plan de désignation), à des fins d'aménagement institutionnel, comme le précise la politique (1) ci-dessus, dans le délai de quatre ans d'un enregistrement de l'accord de lotissement, il faut offrir à la Ville cet îlot dans son intégralité ou en partie. Si la Ville acquiert les terrains, les utilisations résidentielles et non résidentielles conformes à l'appellation Quartier de densité moyenne I seront autorisées sans modification du présent Plan.

Section 3 : Mobilité

Le secteur de Riverside-Sud est destiné à jouer un rôle de collectivité urbaine axée sur le transport en commun rapide et les modes de transport actif accordant la priorité aux déplacements des piétons. La construction de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à la station Limebank et les directives sur l'aménagement du territoire dans le présent Plan visent à offrir aux résidents un ensemble équilibré d'options de mobilité.

La section consacrée à la mobilité vise essentiellement à encourager le transport en commun pour les déplacements régionaux, sur le réseau de l'O-Train et du Transitway, et à permettre aux résidents d'utiliser des modes de transport actif pour leurs déplacements locaux.

3.1 Transport en commun

La capacité des transports en commun est la principale mesure de rendement en matière de mobilité pour cette collectivité. Cette capacité est mesurée au regard des stations à construire sur la Ligne 2 de l'O-Train dans le cadre du projet de marché public de l'Étape

2 du TLR, des stations projetées de l'O-Train indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation) et du service d'autobus qui assurera la liaison avec les stations dans la collectivité et au-delà de cette collectivité.

- 1) L'objectif minimal de part modale du transport en commun à Riverside-Sud est de 33 pour cent.
- 2) Toutes les décisions prises en matière de transport, notamment la conception des routes, leur prolongement et leur élargissement, tiendront compte de l'objectif de la part modale du transport en commun indiqué à la politique (1) ci-dessus et soutiendront le réseau de transport actif.
- 3) Au moment de la conception détaillée des chemins Limebank et Earl Armstrong, la priorité sera accordée dans l'ordre suivant : à la sécurité et à la facilité de déplacement des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. Les places existantes des véhicules seront réaffectées pour veiller à ce que le niveau de service offert aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun soit le plus élevé parmi les modes de transport.

3.2 Réseau routier

Le réseau routier de Riverside-Sud repose sur un quadrillage entièrement intégré de rues locales, de rues collectrices et d'artères qui favorisent un environnement propice à la marche et encouragent la perméabilité de la collectivité. Le présent Plan propose des mesures urbaines destinées à améliorer le confort des piétons et à atténuer les répercussions de la circulation, notamment la circulation de transit et les excès de vitesse.

- 1) Les mesures de protection des emprises et des intersections à Riverside-Sud sont conformes aux exigences de l'annexe C16 (Classification des routes et protection des emprises) du volume 1 du Plan officiel.
- 2) Les demandes de plan de lotissement seront examinées au regard des critères suivants :
 - a) Le réseau de rues locales, de rues collectrices et d'artères sera organisé comme un quadrillage entièrement intégré. Les rues locales doivent être reliées directement aux rues collectrices. Elles doivent permettre le déplacement des piétons et des cyclistes vers les artères, alors que la circulation des véhicules à moteur entre les rues locales et les artères pourra être limitée ou complètement interdite.
 - i) Toutes les rues serviront d'accès, comme le décrit la section 4.1.1 du volume 1 du Plan officiel, et comprendront des dispositifs de modération de la circulation dès leur construction.
 - ii) Des dérogations mineures au réseau routier pourront être envisagées si l'orientation et l'esprit du présent Plan et de l'annexe A (Plan de

désignation) sont raisonnablement respectés.

- b) Les rues seront aménagées de manière à ce que les îlots désignés Quartier et situés à l'extérieur du centre urbain aient une superficie maximale de 1,5 hectare;
 - i) La superficie des îlots pourra être supérieure à 1,5 hectare s'ils sont destinés à être occupés par une école, une utilisation industrielle et logistique ou un parc.
- c) Outre les réservations obligatoires pour les largeurs de l'emprise routière, aux couloirs du transport en commun rapide et aux installations de gestion des eaux pluviales, les demandes d'aménagement devront prévoir la réservation des terrains de l'emprise pour les sentiers polyvalents selon les modalités indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation).

Artères

Les artères de Riverside-Sud sont les voies suivantes : chemin River, chemin Earl Armstrong, chemin Limebank, chemin Leitrim et chemin Bowesville. Il s'agit soit de routes limitrophes soit d'artères intérieures.

- 3) Sauf mention contraire, la conception de l'emprise des artères la conception de l'emprise des artères doit être conforme aux évaluations environnementales approuvées, aux Lignes directrices sur les corridors des routes régionales approuvées par la Ville et aux sections transversales des artères dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes.
- 4) Pour mieux rationaliser l'utilisation du sol et la planification des transports, la Ville cherchera, lorsque cela est possible et approprié, à coordonner la reconstruction des artères avec les grands aménagements, comme un parc de district, la construction d'une tour (10 étages ou plus), à l'extérieur du centre urbain, ou avec une demande de plan de lotissement concernant plus de 500 logements ou utilisations non résidentielles d'une surface de plancher hors œuvre brute supérieure à 10 000 mètres carrés. Ces mesures peuvent être prises par le biais d'une étude d'impact sur le transport.
- 5) Les bâtiments donnant sur une artère présenteront un retrait de cour avant tenant compte du contexte planifié et prévu :
 - a) dans le cas des routes limitrophes énumérées à la politique (7) ci-dessous : retraits de cour avant peu profonds ou de profondeur moyenne qui permettent de séparer le bâtiment de la rue afin que la cour avant serve à l'aménagement paysager ou à la création d'une avant-cour, tout en veillant à ce que les entrées des bâtiments soient orientées vers le domaine public;
 - b) dans le cas des artères intérieures énumérées à la politique (8) ci-dessous : retraits de cour peu profonds et urbains, afin que les bâtiments aient une

- relation claire avec le domaine public; et
- c) les aires de stationnement de surface seront aménagées à l'arrière des bâtiments longeant ces tronçons routiers et, si cela n'est pas possible, elles pourront l'être sur le côté du bâtiment.

- 6) L'évaluation environnementale de la conception des artères ou toutes les révisions apportées à des évaluations environnementales existantes devront s'inspirer du présent Plan dans l'établissement des sections transversales et des modèles de conception géométriques.

Routes limitrophes de la collectivité

Dans leur forme actuelle, les routes limitrophes de la collectivité permettent le déplacement des automobiles et des véhicules de transport en commun. Elles évolueront de manière à intégrer également les installations de déplacement des piétons et des cyclistes. Les routes limitrophes permettront généralement des vitesses de circulation plus élevées et un moins grand nombre de façades de bâtiments par rapport aux artères intérieures.

- 7) Les tronçons d'artère suivants sont considérés comme les routes limitrophes de la collectivité :
 - a) Chemin River (à partir de la rue collectrice « J » et du chemin Rideau, et au nord du chemin Earl Armstrong). Au fil du temps, ce tronçon devrait devenir une voie d'accès panoramique, comme l'indique la section 4.6.2 du volume 1 du Plan officiel, et offrir des conditions plus urbaines, notamment des voies cyclables et des trottoirs des deux côtés, des arbres urbains en bordure d'emprise et, pour éviter l'aménagement de lots arrière, l'orientation des façades des bâtiments vers le chemin River, sans accès automobile direct;
 - b) Chemin Leitrim actuel (du chemin River au chemin Limebank). Cette artère restera en service à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui. Conformément à l'Étude d'évaluation environnementale pour la modification du tracé et l'élargissement du chemin Leitrim (2018), il s'agira d'une artère non divisée à deux voies avec une banquette asphaltée du côté nord et un nouveau sentier polyvalent du côté sud. On construira un nouveau carrefour giratoire d'une seule voie à l'intersection du chemin Leitrim et du chemin River actuels; et
 - c) Le chemin Leitrim actuel, à l'est du chemin Limebank, resterait en service jusqu'à la construction d'une troisième piste d'atterrissage à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Le calendrier de la fermeture des routes et de l'utilisation et de la propriété de l'emprise existante serait déterminé et coordonné dans le cadre d'une éventuelle étude menée par la Ville.

Artères intérieures

Contrairement aux routes limitrophes, les artères intérieures permettent de circuler à l'intérieur de Riverside-Sud. Tout en apportant des améliorations majeures au transport sur le territoire de la collectivité, ces rues doivent constituer un domaine public de grande qualité, qui préserve la sécurité des utilisateurs vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes. Dans tous les cas, la priorité en matière de déplacement et de sécurité sera accordée aux modes durables de transport.

8) Les tronçons suivants sont considérés comme des artères intérieures :

- a) Chemin Limebank (entre la rue collectrice « J » et le chemin Spratt);
- b) Chemin Earl Armstrong (entre la rue collectrice « A » et le chemin Bowesville);
- c) Chemin River (entre la rue collectrice « J » et le chemin Earl Armstrong); et
- d) Chemin Leitrim traversant les terrains industriels et logistiques de Riverside-Sud (d'un point situé à l'ouest du chemin Limebank jusqu'à la future rue collectrice « H » approximativement.

9) Les artères intérieures ne seront pas bordées d'écrans antibruit. Lorsque la Ville déterminera que les niveaux de bruit dépassent le seuil acceptable, diverses mesures d'atténuation, comme des aménagements paysagers ou d'autres mesures de protection contre le bruit, devront être appliquées.

10) Les bâtiments donneront sur les artères intérieures et les entrées piétonnières mèneront au trottoir et au domaine public.

11) Les artères intérieures sont destinées à une circulation de vitesse inférieure.

12) Le chemin Limebank (entre la rue collectrice « J » et le chemin Spratt) et le chemin Earl Armstrong (entre la rue collectrice « B » et le chemin Bowesville) seront conçus en intégrant les critères suivants :

- a) sections transversales entièrement urbaines;
- b) vitesse de circulation limitée à 50 km/h;
- c) quatre voies de circulation sans terre-plein central;
 - i) pour respecter la politique (c) ci-dessus, tout terre-plein existant à la date d'adoption du présent Plan sera supprimé par la Ville dans le cadre de la réfection des tronçons concernés; et
 - ii) des terre-pleins pourront être aménagés pour l'installation de feux de circulation et de refuges pour les piétons aux intersections et aux traversées à mi-îlot, ou pour empêcher les véhicules de tourner à gauche pour accéder aux rues locales et aux entrées privées.
- d) aucun accès automobile aux propriétés, sauf si aucune autre solution n'est envisageable;
- e) outre les voies de circulation, stationnement sur rue aux endroits appropriés pour permettre d'avoir accès à pied, à partir du trottoir, aux commerces de détail donnant sur la rue;
 - i) le stationnement sur rue est autorisé du côté nord du chemin Earl

Armstrong, le long du parc de district.

- f) liens et accès directs des piétons et des cyclistes à toutes les rues locales; l'accès des véhicules aux rues locales peut être interdit ou limité aux virages à droite uniquement;
 - g) les voies de desserte ou de service non reliées ne sont pas autorisées;
 - h) les installations de transport en commun, comme les plateformes d'arrêt d'autobus et les abribus, sont intégrées dans l'emprise grâce à des plateformes en îlot aménagées entre les installations cyclables et la chaussée;
 - i) des emprises plus larges doivent être prévues aux intersections munies de feux de circulation ou aux carrefours giratoires; sinon, largeur d'emprise minorant les besoins en terrain et maximisant la capacité d'aménager les terrains attenants;
 - i) aucune voie intelligente sauf circonstance particulière, comme le décrit le Guide de conception des intersections protégées de la Ville;
 - i) le principe des virages à droite entièrement protégés par étapes pour atténuer les conflits importants liés au virage à droite avec les usagers de la route vulnérables est préférable aux voies intelligentes.
 - j) voies de virage à gauche simples, et uniquement si nécessaire;
 - i) pour respecter la politique (k) ci-dessus, les voies de virage à gauche doubles existant à la date d'adoption du présent Plan seront supprimées par la Ville dans le cadre de la réfection des tronçons concernés.
 - k) arbres de rue des deux côtés de l'emprise;
 - l) trottoirs et pistes cyclables, conformément aux exigences en matière de transport actif sur les artères figurant dans la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel; et
 - m) passages piétonniers et cyclables pratiques, directs et sécurisés le long des lignes de désir, selon des intervalles d'environ 200 mètres assurant les niveaux supérieurs de connectivité piétonnière afin d'accroître la perméabilité.
- 13) Lorsque le chemin Limebank croise le tracé de l'O-Train, la Ville doit veiller à ce que la conception de l'emprise soutienne intégralement les futures utilisations du sol approuvées dans le présent Plan, par exemple en fournissant assez d'espace pour la signalisation aux intersections, en améliorant les liens piétonniers et cyclables, en installant du mobilier urbain, des panneaux d'orientation et des œuvres d'art public, et en offrant des liens directs de transport actif vers les immeubles et utilisations adjacents.
- 14) Le nouveau tracé du chemin Leitrim traversant les terrains industriels et logistiques de Riverside-Sud (du chemin Limebank jusqu'à la future rue collectrice « H » approximativement) doit protéger la largeur approuvée pour les artères le long du nouveau tracé approuvé; il doit toutefois être construit dans

cette emprise comme rue collectrice jusqu'à ce que la nouvelle piste d'atterrissage soit construite généralement le long du tracé existant du chemin Leitrim. Le nouveau tracé du chemin Leitrim traversant Riverside-Sud réunira les caractéristiques suivantes :

- a) sections transversales entièrement urbaines;
- b) quatre voies de circulation sans terre-plein central, pour une vitesse théorique de 60 km/h et une vitesse prévue affichée de 60 km/h;
- c) trottoirs et pistes cyclables, conformément aux exigences en matière de transport actif sur les artères figurant dans la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel;
- d) les installations de transport en commun, comme les plateformes d'arrêt d'autobus et les abribus, sont intégrées dans l'emprise;
- e) des emprises plus larges au besoin aux intersections; sinon, largeur d'emprise minorant les besoins en terrain et maximisant la capacité d'aménager les terrains attenants;
- f) le contrôle des intersections (carrefours giratoires ou intersections munies de feux de circulation) sur le nouveau tracé du chemin Leitrim et les rues collectrices projetées sera déterminé dans le cadre des futures demandes de plan de lotissement;
- g) nouvelle intersection protégée du nouveau tracé du chemin Leitrim avec le chemin Limebank; et
- h) nouvelle intersection protégée du nouveau tracé du chemin Leitrim avec le chemin Leitrim existant (à l'ouest du chemin Limebank).

Rues collectrices

Les rues collectrices tiennent lieu de liens communautaires vers les réseaux de transport en commun et d'artères. La conception d'intersections sûres et prévisibles permet d'améliorer la sécurité de tous les utilisateurs.

- 15) La conception des emprises des rues collectrices devra être conforme aux lignes directrices sur la conception de rues collectrices de quartier, approuvées par la Ville, et prévoir des dispositifs intégrés de modération de la circulation.
- 16) Des installations et des passages pour piétons améliorés ainsi que des dispositifs de modération de la circulation seront intégrés dans la conception des rues collectrices, en particulier aux passages pour piétons d'importance, comme ceux situés à proximité des écoles, des parcs, des stations de l'O-Train et du Transitway, ainsi qu'aux croisements des rues collectrices.
- 17) Les rues collectrices doivent réunir les caractéristiques suivantes :
 - a) des installations pour piétons et cyclistes conformes aux dispositions de la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel et des Lignes directrices sur la

- conception des rues collectrices de quartier;
- b) des installations de transport en commun comme des plateformes d'arrêt d'autobus et des abribus dans l'emprise des rues dans lesquelles le service de transport en commun est prévu, en aménageant des plateformes d'autobus carrossables;
 - c) des carrefours giratoires ou des mini-carrefours aux intersections appropriées, par exemple à l'angle de la future rue principale et de la rue du transport en commun;
 - d) aux points de localisation des portails, dans les infrastructures paysagères et dans les hauts lieux urbains;
 - e) des stratégies de stationnement pour limiter les entrées de cour individuelles, pour réduire les conflits avec les modes de transport actif et pour accroître le couvert forestier;
 - f) des places de stationnement sur rue comme dispositifs de modération de la circulation afin de promouvoir la sécurité de l'environnement piétonnier; et
 - g) une signalétique prévue par les promoteurs au moment de l'aménagement des lotissements.

Rues locales

Les rues locales représentent une part importante de l'espace public puisqu'elles forment le principal réseau de mobilité et offrent des liens vers le service de transport en commun et les destinations locales que sont les parcs et les écoles. Les rues locales doivent être conçues en fonction d'une vitesse de circulation cible de 30 km/h ou moins.

- 18) Compte tenu des recommandations des lignes directrices Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, les politiques suivantes s'appliquent :
- a) Former un quadrillage entièrement intégré et peuvent servir de raccourci pour le transport actif, la configuration définitive étant déterminée au moment de rédiger le plan de lotissement; et
 - b) Respecter des normes de conception favorables à la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes, notamment par l'intégration de mesures de modération de la circulation dès la conception initiale de la chaussée.
- 19) Les rues locales doivent réunir les caractéristiques suivantes :
- a) un trottoir au moins d'un côté de la rue, conformément aux politiques de la section 4.1.2 du volume 1 du Plan officiel;
 - b) des liens menant aux installations existantes et planifiées du réseau de transport actif;
 - c) des mesures de modération de la circulation dans les emprises non loin des écoles, des parcs et des autres zones de circulation piétonnières très

achalandées; et

- d) le stationnement sur rue est autorisé au moins d'un côté, et les promoteurs prévoient des panneaux indicateurs au moment de la construction des lotissements.

20) Du côté nord du chemin Nicholls Island, entre le chemin River et le croisement avec le chemin First en direction nord, une emprise supplémentaire de 10 mètres doit être aménagée afin de prévoir une haie arborée servant d'écran entre le chemin et les aménagements.

3.3 Rue principale du centre urbain

L'annexe A (Plan de désignation) illustre une rue principale (dont le nom sera attribué au moment de l'élaboration du plan de lotissement) dans le centre urbain, qui a pour vocation de devenir un couloir piétonnier actif servant de lien nord-sud agréable à emprunter entre le chemin Earl Armstrong et la rue collectrice « I ».

La bordure ouest de la rue principale servira de carrefour municipal comprenant un parc de district, une bibliothèque, un centre communautaire et une école. La bordure est de cette voie devrait accueillir des utilisations de vente au détail et commerciales mixtes, auxquelles se mêleraient des immeubles résidentiels. Cette combinaison d'utilisations institutionnelles et publiques, alternant commerces et logements, créera une rue principale attrayante et animée.

- 1) La rue principale sera aménagée conformément à l'appendice 3 – Rue principale dans le centre urbain, et devra réunir les caractéristiques suivantes :
 - a) deux voies de circulation, des trottoirs larges d'au moins 2,5 mètres, des pistes cyclables des deux côtés, et un surfaçage spécial aux intersections;
 - b) places de stationnement d'un côté de la rue ou des deux côtés; et
 - c) arbres de rue disposant d'un volume de terre et de retraits suffisants; l'emprise nécessaire pour le stationnement sur rue peut être réaffectée sur les banquettes afin d'assurer la vitalité des arbres adultes.
- 2) La rue principale doit être conçue pour des vitesses automobiles cibles de 40 km/h ou moins avec des liens piétonniers sécurisés.
- 3) La Ville envisagera la construction d'un carrefour giratoire à l'angle de la future rue principale et de la rue du transport en commun, dans le centre urbain, comme l'illustre l'appendice 1 – Carrefour giratoire à l'angle de la rue du transport en commun et de la rue principale. Ce carrefour giratoire devra comporter les caractéristiques urbaines suivantes :
 - a) une vitesse de circulation de 30 km/h au maximum;
 - b) une forme radiale avec des rayons d'angle d'entrée et de sortie dimensionnés

- pour minimiser la vitesse des automobiles tout en permettant la circulation des véhicules de transport en commun;
- c) des trottoirs et des pistes cyclables séparées physiquement sur la bordure extérieure;
 - d) des voies réservées au transport en commun en direction est et ouest, qui relient les installations de transport en commun prévues par la Ville dans le cadre de son réseau définitif de transport en commun;
 - e) des dispositifs de modération de la circulation aux points d'entrée et de sortie des véhicules, ainsi qu'aux endroits où les piétons et les cyclistes interagissent avec les automobiles et les véhicules de transport en commun;
 - f) des éléments conceptuels qui favorisent l'animation du domaine public aux carrefours giratoires, comme du mobilier urbain;
 - g) des éléments culturels ou de paysagement végétalisé au centre des carrefours giratoires;
 - h) la possibilité que les entrées de bâtiment donnent sur les trottoirs ceinturant les carrefours giratoires; et
 - i) l'élargissement de l'emprise pourrait être nécessaire pour l'aménagement de ce carrefour giratoire.

3.4 Rue du transport en commun

L'annexe A (Plan de désignation) comprend une rue du transport en commun dans le centre urbain, qui servirait de couloir est-ouest essentiellement destiné aux utilisations résidentielles de densité élevée, avec des possibilités d'utilisations non résidentielles de part et d'autre de l'alignement de l'O-Train. Les personnes habitant à l'est du ruisseau Mosquito pourront utiliser les liens de transport actif le long de la rue du transport en commun pour accéder au centre urbain, au transport en commun et aux diverses utilisations qui longent la rue principale et le chemin Limebank.

- 1) On souhaite que la rue du transport en commun soit aménagée selon l'appendice 3 – Coupe transversale de la rue du transport en commun, et qu'elle intègre les éléments suivants :
 - a) À l'est du chemin Limebank : des deux côtés du tracé de l'O-Train, voies de circulation dans les deux sens avec une banquette paysagée, des trottoirs larges d'au moins 2,5 mètres, des pistes cyclables et des places de stationnement sur rue;
 - b) Entre la rue principale et le chemin Limebank :
 - i) Au sud du tracé de l'O-Train, voies réservées au transport en commun en direction ouest, qui font partie de la boucle pour autobus de la station Limebank, avec des possibilités d'aménagement d'installations piétonnes et cyclables au besoin; et
 - ii) Au nord du tracé de O-Train, voies de circulation dans les deux sens avec une banquette paysagée, une piste cyclable en direction ouest,

un trottoir et des places de stationnement sur rue du côté nord de la chaussée, ainsi qu'une piste cyclable en direction est et des plateformes d'arrêt d'autobus du côté sud de la chaussée.

- c) À l'ouest de la rue principale : voies réservées au transport en commun avec une banquette paysagée, de larges trottoirs et des pistes cyclables dans les deux sens, des côtés nord et sud du couloir du Transitway;
- d) Un passage pour piétons et divers autres éléments de modération de la circulation sont prévus entre l'école et le parc de district, des deux côtés de la rue du transport en commun;
- e) Plantation d'arbres des deux côtés de la rue;
- f) traitement spécial de la chaussée en marquant clairement les passages pour piétons grâce au changement de coloris, de texture ou de matériaux en surface ou en peignant des lignes sur la chaussée; et
- g) mobilier urbain et possibilité d'aires de repos ombragées.

3.5 Marges de retrait depuis la voie ferrée

La largeur de l'emprise de l'O-Train varie de 42 à 51 mètres environ. Les aménagements réalisés lors de la construction et tout au long de son cycle de vie seront planifiés et conçus de manière à protéger l'intégrité des actifs et des opérations de l'O-Train.

- 1) L'aménagement de terrains adjacents aux couloirs de la Ligne 2 de l'O-Train ou du Transitway et situés dans la zone d'influence de l'aménagement doit avoir lieu, d'une manière générale, à au moins 18 mètres du rebord des voies ferrées. Une étude de proximité du réseau de l'O-Train doit être réalisée.
- 2) Afin d'améliorer l'expérience et la visibilité des piétons, il n'y aura pas de mur antibruit le long des couloirs de l'O-Train ou du Transitway. La clôture du couloir sera transparente et non opaque sera haute d'au plus 1,5 mètre.
- 3) Dans les cas où les demandes de plan de lotissement ne proposent pas de rue bordée d'habitations sur un seul côté et donnant sur les couloirs de l'O-Train ou du Transitway et qu'elles ne prévoient que des sentiers piétonniers et cyclables, les propriétés situées à la lisière des sentiers piétonniers et cyclables seront conçues de manière à disposer d'entrées actives donnant sur ce couloir. Les conceptions doivent permettre de délimiter le couloir de transport actif d'un mode à un autre, et accorder la priorité à la sécurité des piétons de manière à améliorer leur expérience dans ce couloir.

Section 4 : Parcs, espaces verts et gestion des eaux pluviales

4.1 Parcs

Le réseau de parcs est constitué de parcs de district, de parcs communautaires, de parcs de quartier et de mini-parcs, comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation).

- 1) La hiérarchisation suivante s'applique aux superficies de parcs à Riverside-Sud :
 - a) Parcs de district, avec des superficies variant de 10,7 à 18,5 hectares environ;
 - b) Parcs communautaires, avec des superficies d'environ 3,2 hectares, le plus souvent aménagés près des écoles;
 - c) Parcs de quartier, avec des superficies variant de 1,2 à 3,2 hectares, destinés à l'usage des résidents des environs;
 - d) Mini-parcs, avec des superficies variant de 0,4 à 1,2 hectare; et
 - e) Mini-parcs urbains, avec des superficies variant de 0,2 à 0,4 hectare, dont deux mini-parcs aménagés dans le centre urbain.
- 2) L'emplacement et la superficie des parcs peuvent changer sans modification au présent Plan.
- 3) Les parcs de district peuvent être occupés par des arénas, des bâtiments communautaires, des centres communautaires, des bibliothèques, des services de garde agréés et des installations récréatives.
 - a) Une modification au Règlement de zonage peut être envisagée en vue de permettre la présence d'utilisations commerciales, de vente au détail et de services personnels dans les parcs de district.
- 4) Dans les cas où un parc est attenant à une école, on encourage la création de liens piétonniers directs entre ces deux utilisations afin d'améliorer les déplacements de l'une vers l'autre, notamment vers les terrains de sports et les aires de stationnement pour véhicules.
- 5) Les aménagements de terrains seront conformes au Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs d'Ottawa, et seront concernés par l'option de règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc.

4.2 Réseau d'espaces verts, gestion des eaux pluviales et services

Le réseau d'espaces verts est constitué des caractéristiques naturelles urbaines, des couloirs verts pour le transport et les services publics, des infrastructures de gestion des

eaux pluviales et des espaces verts passifs indiqués dans l'annexe A (Plan de désignation). On entend par caractéristiques naturelles urbaines les terrains boisés, les milieux humides et les ravins végétalisés dans tout le secteur urbain; ces caractéristiques sont protégées et gérées essentiellement pour leur valeur environnementale. Les caractéristiques naturelles urbaines à conserver et à préserver sur le domaine municipal sont indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation).

Réseau d'espaces verts

- 1) Le processus d'examen des projets d'aménagement permettra de délimiter les espaces ouverts passifs dans le cadre d'une demande complète. Cette délimitation des espaces ouverts passifs tiendra compte de toutes les cartes de risques disponibles et des divers plans directeurs pertinents (plan directeur de drainage, étude de viabilisation des infrastructures, plan du sous-bassin hydrographique, etc.), ainsi que des éventuelles études sur les répercussions environnementales propres à l'emplacement. Elle sera effectuée en consultation avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.
- 2) Une fois l'aménagement délimité conformément à la politique (1) ci-dessus, le promoteur doit céder les espaces ouverts passifs à la Ville pour un montant d'un dollar au moment de l'aménagement des terrains adjacents. Sans modification au présent Plan, la Ville peut désigner ces terrains en tant que caractéristiques naturelles urbaines à l'annexe A (Plan de désignation). La Ville peut ensuite ajouter ces terrains à l'annexe C11 (réseau de patrimoine naturel) et à l'annexe C12 (Espaces verts urbains) du volume 1 du Plan officiel, au besoin, et les conserver en tant que secteur non aménageables.
 - a) Les terrains désignés caractéristiques naturelles urbaines et espaces ouverts dans la Ceinture de verdure font partie de la masse des terrains d'intérêt national et ne sont pas destinés à être cédés à la Ville.
- 3) Des sentiers polyvalents seront aménagés par le promoteur non loin des espaces ouverts passifs et des infrastructures de gestion des eaux pluviales comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation), pour tenir compte des liaisons avec les sentiers et pour assurer le raccordement avec l'ensemble du réseau cyclable et piétonnier, selon des points d'accès clairement définis et des panneaux indicateurs pour informer et orienter les utilisateurs; ces sentiers polyvalents prévoient aussi une transition appropriée dans la distance et les changements de niveau par rapport aux aménagements attenants.
 - a) La Ville peut exiger la création de liens piétonniers dans les espaces ouverts passifs menant aux sentiers polyvalents adjacents, afin de prolonger les sentiers existants jusqu'à proximité du ruisseau Mosquito.
- 4) Les couloirs verts de transport et de services publics peuvent être déplacés ou

ajustés sans modification du présent Plan.

- 5) Au besoin, les places de stationnement, les entrées privées, les allées et les rues locales publiques ou privées peuvent se situer dans un couloir vert de transport et de services publics, à condition que les servitudes existantes soient respectées.

Installations de gestion des eaux pluviales

- 6) Conformément au Plan directeur de drainage et à l'Étude de la viabilisation des infrastructures, les installations de gestion des eaux pluviales :
 - a) ajouteront si possible une valeur de loisirs passifs, écologique et esthétique aux utilisations du sol adjacentes;
 - b) seront si possible construites de manière à présenter au moins une façade ouverte sur une rue contiguë;
 - i) les habitations dont l'arrière donne sur un bassin doivent disposer d'une entrée menant à ce bassin.
 - c) pourront 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, on pourra relocaliser les tributaires 7A-R1, 7A-R2, 7A-R3 et 7A-R4 dans une zone hors du secteur de l'étude sous réserve de la conception des chenaux naturels et d'un couloir riverain approprié, en consultant l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.
- 7) Outre la politique (6)(c) ci-dessus et sous réserve du respect de toutes les autres politiques du présent Plan, la Ville peut envisager de modifier le Règlement de zonage lorsque les limites d'une installation de gestion des eaux pluviales sont supprimées complètement ou réduites en vue de créer une parcelle de forme régulière et d'une superficie suffisante pour permettre un aménagement conforme aux dispositions suivantes :
 - a) aménagement situé dans la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport : terrains industriels et logistiques;
 - b) aménagement contigu à une désignation de Quartier : catégorie de densité de quartier correspondante;
 - c) aménagement dont la façade donne sur une rue collectrice « I » : quartier de densité moyenne I; et
 - d) aménagement contigu à plusieurs désignations : désignation contiguë à la partie visée.
 - i) Si l'aménagement est contigu à un sentier polyvalent, un sentier devra quand même être aménagé, conformément à la politique (3) ci-dessus; l'aménagement sera alors autorisé s'il est conforme à la désignation du terrain situé de l'autre côté du sentier, le cas échéant.

Entente de partage des frais pour les services

- 8) Les propriétaires fonciers du périmètre du Plan secondaire de Riverside-Sud doivent conclure des ententes privées pour partager les coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans correspondants, et ceux de l'acquisition des terrains requis pour ces projets (notamment la planification des infrastructures, les évaluations environnementales et les plans de restauration) obligatoires pour l'aménagement de Riverside-Sud, afin de permettre de répartir équitablement les coûts parmi les propriétaires fonciers bénéficiaires. Les ententes doivent toutes comprendre un plan financier décrivant les coûts approximatifs associés aux projets d'infrastructure d'envergure ainsi qu'aux études et aux plans connexes, et établissant la part des coûts que doit assumer chaque propriétaire. La Ville exigera, avant d'approuver provisoirement les plans de lotissement, les plans de copropriété ainsi que les demandes de morcellement, et conditionnellement à l'approbation des plans d'implantation à Riverside-Sud, que le fiduciaire des propriétaires publie un avis pour faire savoir que chaque propriétaire est partie prenante des accords et qu'il a payé sa part des coûts conformément aux ententes.

4.3 Zone écologique naturelle

La Zone écologique naturelle est située dans la partie nord-est de la collectivité. Il s'agit de terrains publics faisant partie du transect du secteur de la Ceinture de verdure dans le Plan officiel, qui sont régis par les politiques du Plan directeur de la Ceinture de verdure de la capitale du Canada, un document de la Commission de la capitale nationale.

La Zone écologique naturelle indiquée à l'annexe A (Plan de désignation) tient lieu de lien écologique entre les moitiés est et ouest de la Ceinture de verdure, la zone humide de Leitrim et les terres rurales au sud.

- 1) Les sentiers polyvalents sont autorisés dans la Zone écologique naturelle.
- 2) L'aménagement des terrains adjacents à la Zone écologique naturelle nécessite la réalisation d'une étude sur les répercussions environnementales et d'un rapport sur la conservation des arbres, qui peuvent être rédigés conjointement.
- 3) Toute modification à l'étude d'évaluation environnementale pour la modification du tracé et l'élargissement du chemin Leitrim (2018) permettra de s'assurer que le nouveau tracé du chemin Leitrim à travers et le long de la Zone écologique naturelle limitera les incidences environnementales et maximisera la connectivité écologique.

Annexes

Annexe A – Plan de désignation

Annexe B – Hauteurs de bâtiment maximales

Appendices

Appendice 1 – Carrefour giratoire à l'angle de la rue du transport en commun et de la rue principale

Appendice 2 – Coupe transversale de la rue principale dans le centre urbain

Appendice 3 – Coupe transversale de la rue du transport en commun

- 2.1 Modifier les exigences minimales de densité pour le nombre de résidents et d'emplois par hectare brut dans le centre urbain de Riverside-Sud dans le tableau 3a du volume 1, pour passer de « 100 » à « 160 ».
- 2.2 Mettre à jour les annexes B4 (Transect Secteur de la Ceinture de verdure) et B6 (Transect Secteur suburbain sud-ouest) du volume 1 du Plan officiel pour tenir compte des limites de la désignation industrielle et logistique figurant à l'annexe A – Plan de désignation du Plan secondaire de Riverside-Sud.
- 2.3 Modifier le volume 2C (Politiques propres aux secteurs) de manière à créer une nouvelle politique 49 propre au secteur pour la propriété sans adresse portant la cote foncière 043310309, selon le libellé suivant :

49 Cote foncière 04331-0309 – Désignation industrielle et logistique dans le Plan secondaire de Riverside-Sud

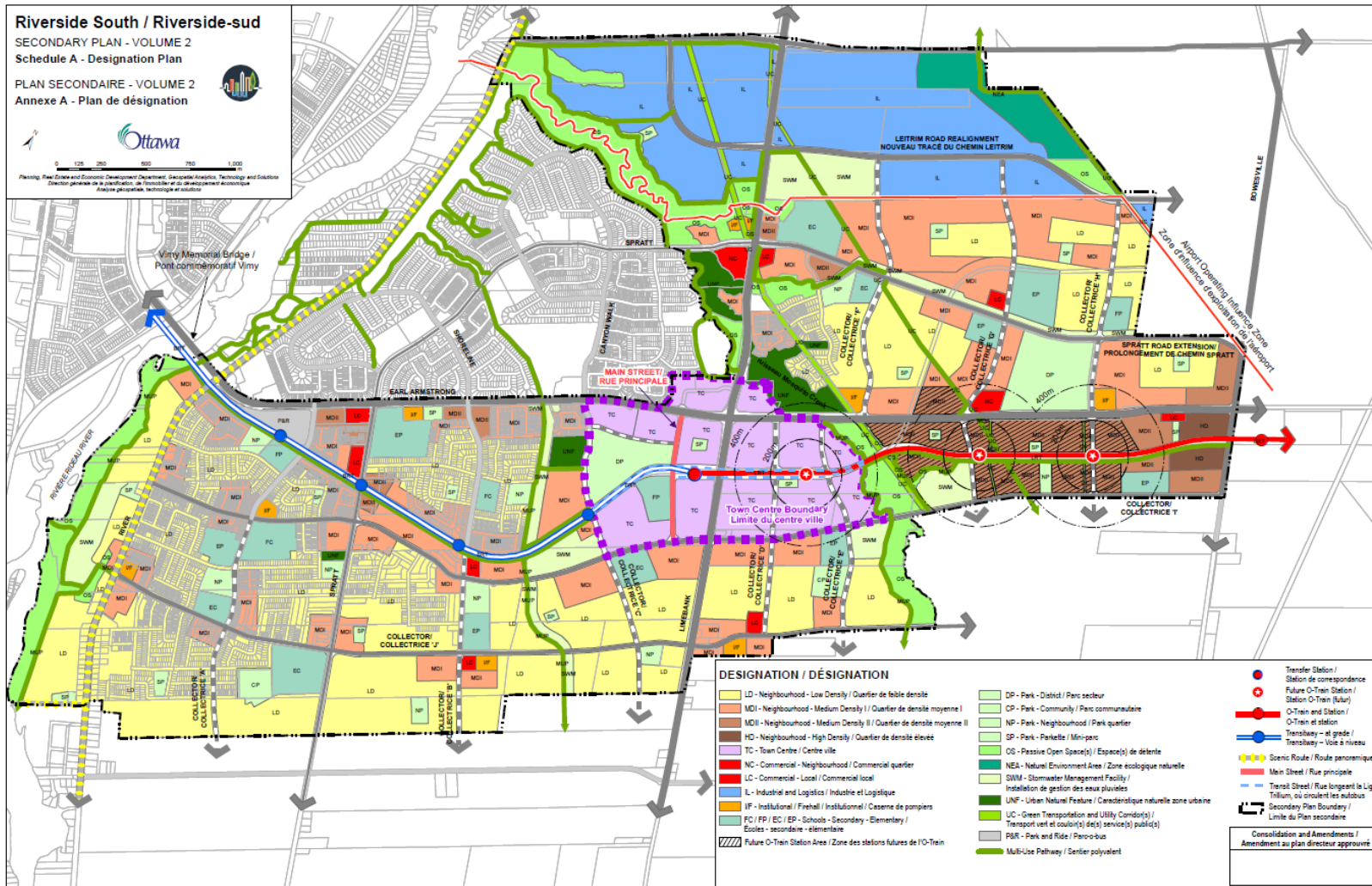
49.1 Nonobstant l'emplacement des terrains dans le transect de la Ceinture de verdure à l'annexe B4, les politiques du transect de la Ceinture de verdure ne s'appliquent pas à la partie de la propriété 04331-0309, à l'est du chemin Limebank, portant la désignation industrielle et logistique dans le Plan secondaire de Riverside-Sud dans le volume 2A.

49.2 Au moment d'un examen municipal complet, la Ville envisagera de modifier la périphérie du transect de la Ceinture de verdure pour exclure la partie de la propriété 04331-0309 du transect de la Ceinture de verdure, en consultation avec la Commission de la capitale nationale.

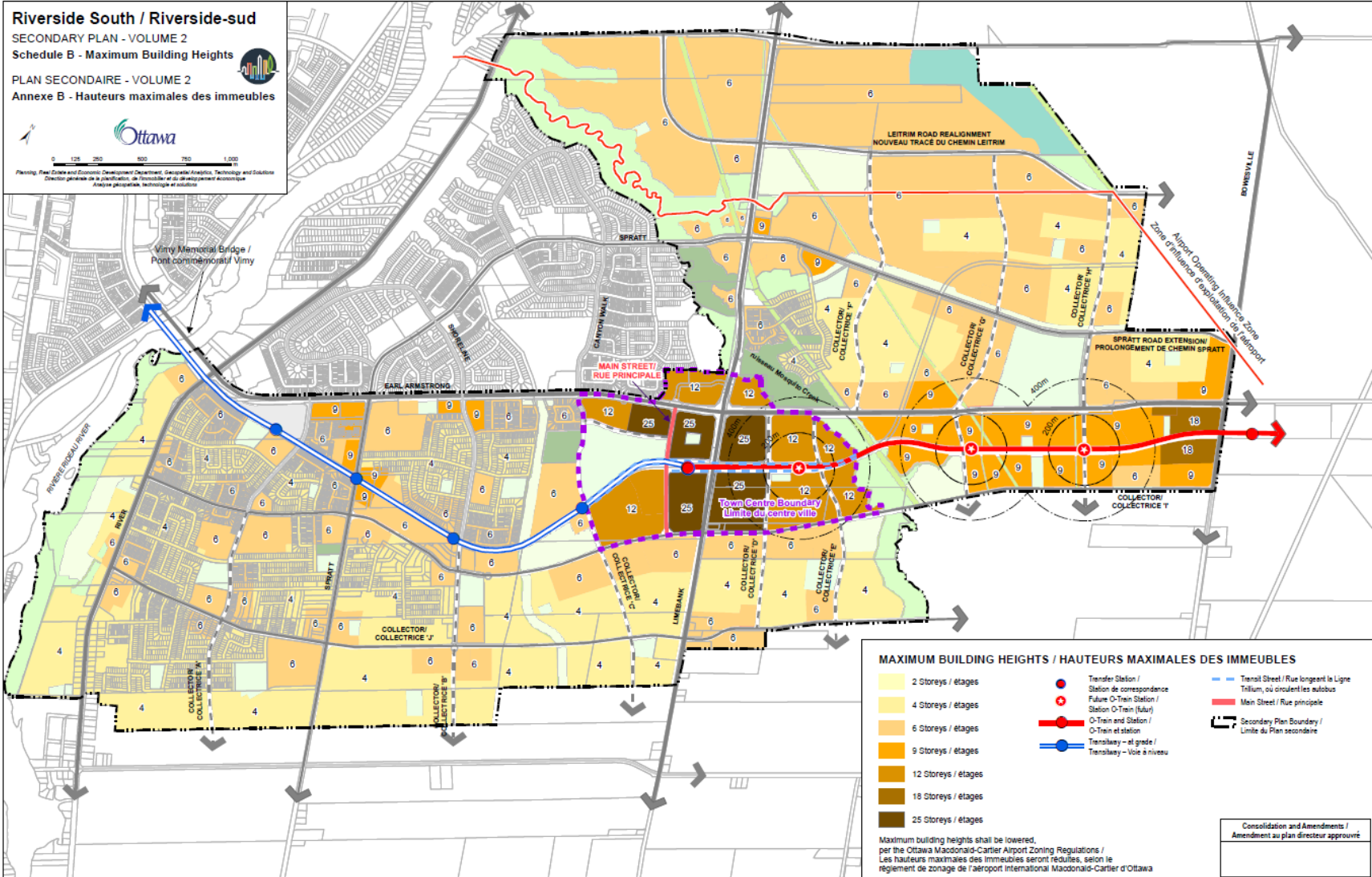
1. Mise en œuvre et interprétation

La mise en œuvre et l'interprétation de cette modification doivent être conformes aux politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

PARTIE C – ANNEXES ET APPENDICES



Riverside South / Riverside-sud
SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule B - Maximum Building Heights
PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe B - Hauteurs maximales des immeubles



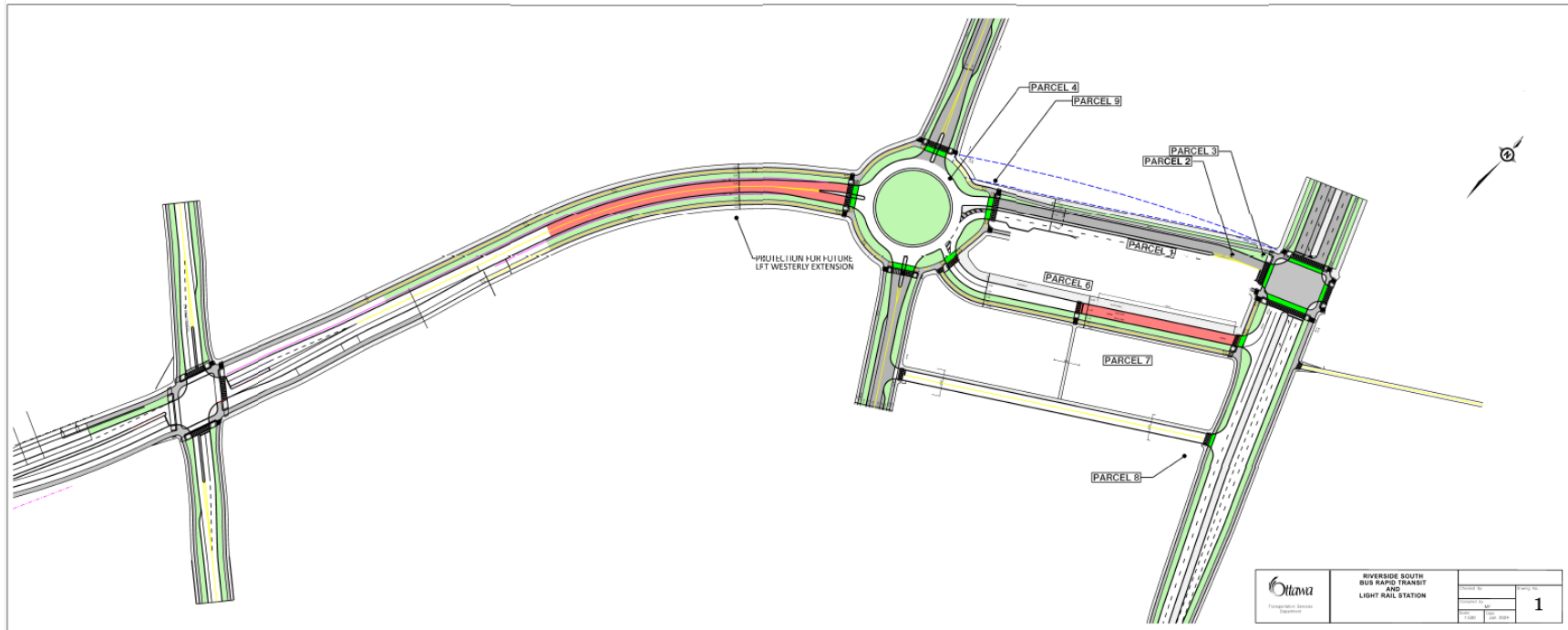
MAXIMUM BUILDING HEIGHTS / HAUTEURS MAXIMALES DES IMMEUBLES

	2 Storeys / étages		Transfer Station / Station de correspondance		Transit Street / Rue longeant la Ligne Trillium, où circulent les autobus
	4 Storeys / étages		Future O-Train Station / Station O-Train (future)		Main Street / Rue principale
	6 Storeys / étages		O-Train and Station / O-Train et station		Secondary Plan Boundary / Limite du Plan secondaire
	9 Storeys / étages		Transitway - at grade / Transitway - Voie à niveau		
	12 Storeys / étages				
	18 Storeys / étages				
	25 Storeys / étages				

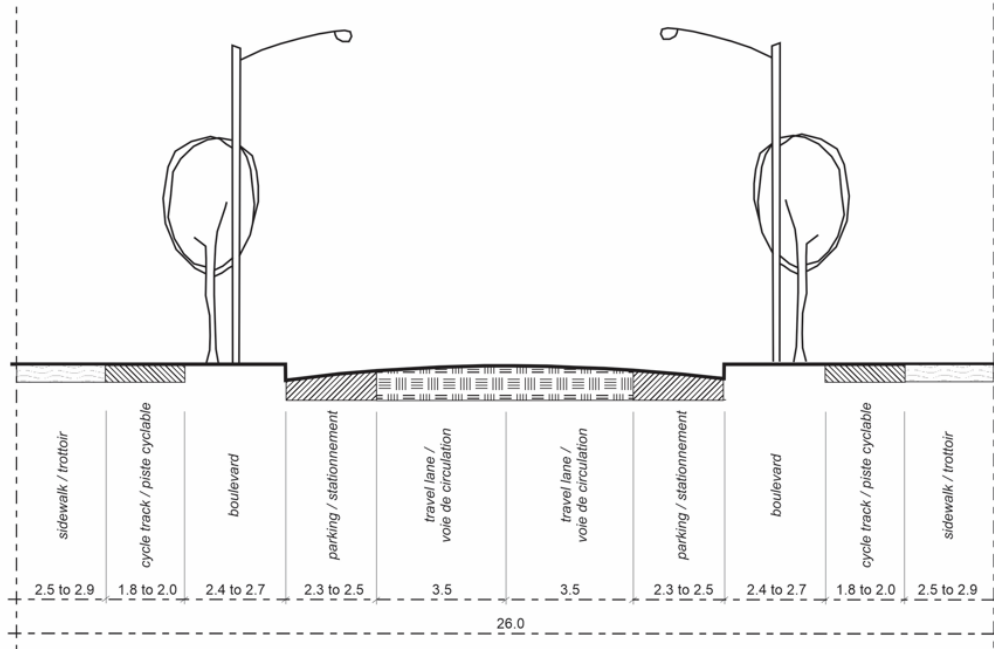
Maximum building heights shall be lowered, per the Ottawa Macdonald-Cartier Airport Zoning Regulations / Les hauteurs maximales des immeubles seront réduites, selon le règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Consolidation and Amendments / Amendement au plan directeur approuvé

Appendice 1 – Carrefour giratoire à l'angle de la rue du transport en commun et de la rue principale



Appendice 2 – Coupe transversale de la rue principale dans le centre urbain



**ANNEX - RIVERSIDE SOUTH
MAIN STREET IN THE TOWN CENTRE
X-SECTION**

**APPENDICE - RIVERSIDE-SUD
COUPE TRANSVERSAL DE LA RUE
PRINCIPALE DU CENTRE-VILLE**

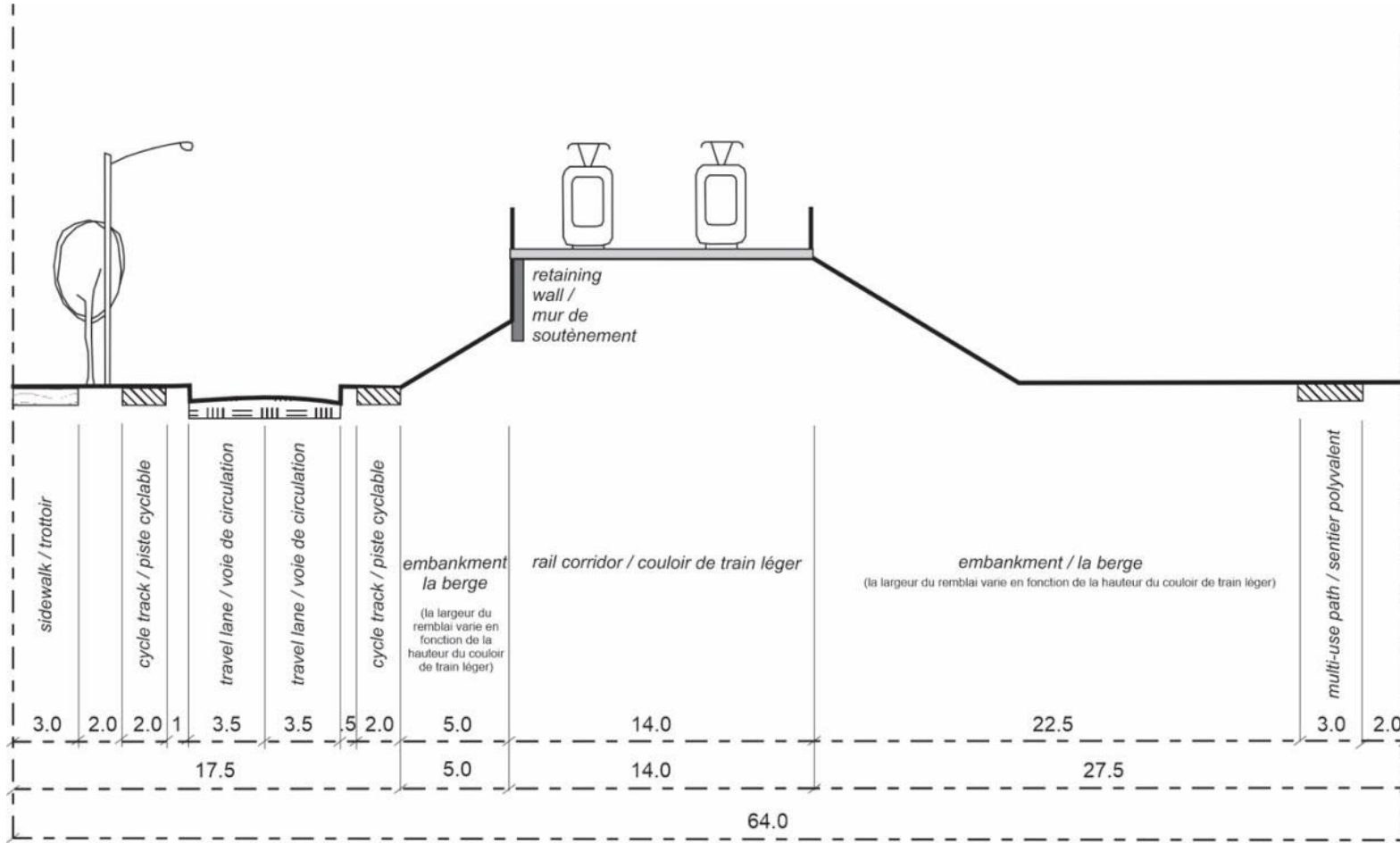
This design is based on the "Designing Neighbourhood Collector Streets, 2019" document and the "24C Main Street pre-vetted cross-section. It is to be refined at detail design stage to address such factors as the location of utilities and evolving City standards. The 24C cross-section has been modified to fit a 26m right-of-way to provide opportunity for slightly wider parking layouts and wider sidewalks to allow for building face offsets and a broad, clear pedestrian zone.

Cette conception est basée sur le document « Conception de rues collectrices de quartier, 2019 » et sur la coupe transversale préalablement approuvée 24C. Lors de l'étape de conception détaillée, elle sera finalisée afin de tenir compte de facteurs tels que l'aménagement des services publics et l'évolution des normes municipales. La coupe transversale 24C a été modifiée afin de faciliter l'intégration d'une emprise de 26 m qui permettra l'aménagement de places de stationnement légèrement plus grandes et de trottoirs plus larges, et qui entraînera un retrait de la façade des bâtiments et une zone piétonne mieux définie.

110 Laurier Avenue West, Ottawa ON K1P 1J1 Mail code: 01-14
110, av. Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1P 1J1 Courrier interne : 01-14

Visit us: Ottawa.ca/planning
Visitez-nous : Ottawa.ca/urbanisme

Appendice 3 – Coupe transversale de la rue du transport en commun



RIVERSIDE SOUTH - CORE AREA
TRANSIT STREET X-SECTION
 (East of Limebank Road)

RIVERSIDE-SUD - CENTRE
COUPE TRANSVERSALE DE LA
« RUE DU TRANSPORT EN COMMUN »
 (à l'est du chemin Limebank)