

Section 3.

Le Cadre de gestion de la croissance

Photo : Ville d'Ottawa



Section 3. Le Cadre de gestion de la croissance

Ottawa est une grande municipalité, dotée de différents reliefs géographiques et dont la croissance se déroule selon une amplitude et des types différents. Le Cadre de gestion de la croissance se fonde sur la capacité à prévoir des perspectives d'aménagement suffisantes et à offrir un ensemble de choix adaptés, en aménageant et en concevant la croissance pour accroître les parts modales du transport durable et pour exploiter efficacement les infrastructures existantes, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

La ville a deux secteurs distincts : le secteur urbain et le secteur rural. Le secteur urbain est constitué d'une zone bâtie, qui regroupe les aménagements existants, et une zone verte de terrains inoccupés à la périphérie du secteur urbain. Ce secteur est une zone de peuplement pour les besoins de la Déclaration de politiques provinciale, selon laquelle la croissance doit être concentrée et selon laquelle les routes, les réseaux de transports en commun et les services municipaux raccordés constituent la forme d'infrastructure voulue. Le secteur urbain regroupe des contextes différents, que le Plan officiel définit comme des secteurs d'application de la politique sur le transect, d'après leur situation, et à l'exception de la Ceinture de verdure, en tenant compte de la maturité des aménagements et de la mesure dans laquelle chaque secteur fonctionne comme réseau de quartiers du quart d'heure. Le secteur urbain est défini par le périmètre urbain.

Le secteur rural est essentiellement constitué de fonctions naturelles et de terrains de ressources primaires, par exemple les terres agricoles et les chantiers d'extraction d'agrégats. Les villages sont des concentrations d'aménagements résidentiels et commerciaux du secteur rural et sont aussi des zones de peuplement au sens de la Déclaration de politiques provinciale. Le Plan officiel constitue un cadre distinct pour le secteur rural dans l'application de la politique sur ce transect. Les périmètres des villages définissent la superficie qui sera utilisée pour l'aménagement des villages pendant la durée du Plan ou au-delà de cette durée.

La croissance se déroulera essentiellement dans le secteur urbain de la Ville; la croissance résidentielle se déroulera majoritairement dans le secteur bâti grâce à la densification, en s'intensifiant au fil du temps pendant l'horizon de planification. La croissance de l'emploi se déroulera essentiellement dans la zone bâtie du secteur urbain. La plus grande partie de la croissance rurale se déroulera dans les villages

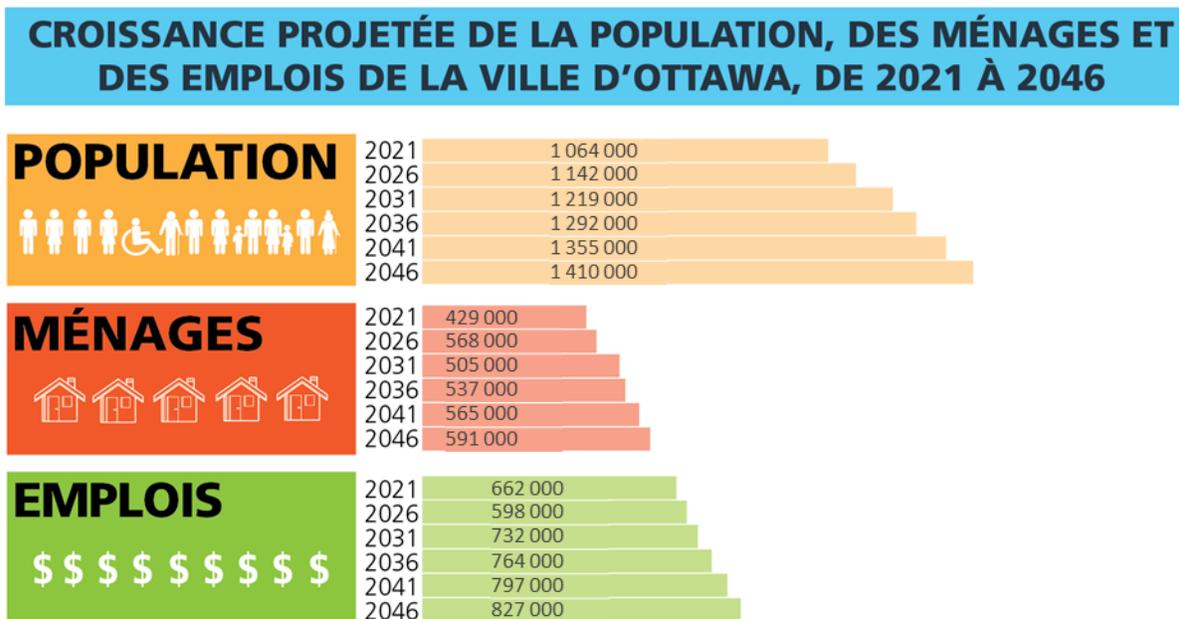
CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Désigner un territoire suffisant pour la croissance.
- 2) Favoriser la densification.
- 3) Concevoir les nouveaux quartiers pour en faire des quartiers du quart d'heure.
- 4) Orienter la croissance rurale dans les villages.
- 5) Répondre aux besoins du marché de l'emploi.

dotés d'échangeurs autoroutiers ruraux réservés comme points stratégiques pour les vocations logistiques projetées. Dans le secteur urbain comme dans le secteur rural, on désigne une superficie suffisante pour répondre aux besoins projetés dans le logement, l'emploi et les aménagements fonciers jusqu'en 2046.

Le tableau 1 ci-après fait état de la croissance projetée de la population, des habitations et de l'emploi (selon le lieu de travail) jusqu'en 2046.

Tableau 1



1. Les données sur la population et sur les ménages ont été corrigées pour compenser le sous-dénombrement du Recensement. Les données démographiques tiennent compte des pensionnaires dans les établissements institutionnels; les ménages excluent ces pensionnaires et les logements inoccupés.

La population d'Ottawa devrait, selon les projections, croître de 40 % dans la période comprise entre 2018 et 2046, pour atteindre le chiffre d'environ 1,4 million d'habitants. La croissance dépendra essentiellement de la capacité soutenue de la Ville à attirer une part grandissante de l'immigration internationale, nationale et régionale, qui interviendra pour 79 % dans la croissance projetée. Pendant la durée du Plan officiel, la population d'Ottawa devrait être plus diverse et vieillir : la part de la population des 65 ans et plus passera de 16 % en 2018 à 22 % en 2046.

La demande de nouveaux logements devrait essentiellement porter sur les habitations de plain-pied, par exemple les maisons individuelles, les habitations jumelées, les maisons en rangée et les nouvelles formes de logement qui ne sont pas encore aménagées. Dans la Ceinture de verdure, soit le secteur dans lequel devrait se dérouler essentiellement la croissance des logements dans la zone bâtie, les nouveaux logements se présenteront sous la forme de grandes unités d'habitation et d'appartements à

la fois. Toutes les habitations en zone verte se trouveront dans le transect du secteur de banlieue. La plupart des nouvelles habitations se présenteront sous la forme de logements de plain-pied; or, au moins 10 % seront des appartements. Le secteur rural devrait intervenir pour environ 7 % dans les nouveaux logements, en se présentant essentiellement sous la forme de maisons individuelles.

L'emploi devrait s'enrichir d'environ 189 000 postes de 2018 à 2046. Le cœur du centre-ville restera le carrefour d'emploi le plus important sur le territoire de la Ville. Les secteurs urbains intérieurs, les couloirs urbains extérieurs, les carrefours et les centres-villes de banlieue seront appelés à jouer un rôle beaucoup plus considérable comme points de croissance de l'emploi. Les zones industrielles et les secteurs ruraux favoriseront aussi la croissance dans l'emploi.

La relation spatiale entre les lieux de résidence, les établissements de travail et d'enseignement, les services commerciaux et de détail, les loisirs, les lieux de culte, les centres récréatifs et les autres besoins continueront d'orienter l'évolution des besoins dans le transport. Dans le cadre de ses orientations stratégiques, la Ville entend guider l'évolution de la croissance afin de créer une ville de proximité, par opposition à une ville d'éloignement. Dans les cas où il faut couvrir les distances, la Ville devra prioriser les modes de transport durables (soit essentiellement les transports en commun et l'accès aux stations ou aux arrêts pour ceux qui se déplacent à vélo et à pied) par rapport aux voitures personnelles. La politique-cadre fondée sur le principe du transect constituera un point de départ pour les politiques sur les transports, qui seront adaptées à chaque contexte d'après les réalités actuelles et les mesures à prendre pour accroître les parts modales du transport durable en fonction de ces réalités.

L'intention de la politique

- Offrir un ensemble et un éventail adaptés de logements en tenant compte de la répartition géographique des nouveaux types d'habitations et de leur superficie jusqu'en 2046.
- Prévoir un réseau de transport qui priorise les modes durables par rapport aux voitures particulières, d'après les occasions de faire basculer les parts modales selon le contexte de chaque secteur-transect.
- Prioriser l'aménagement de la croissance résidentielle dans les secteurs déjà dotés d'infrastructures municipales, dont les services raccordés, le transport en commun rapide et les infrastructures des quartiers, ainsi que la diversité des services commerciaux.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs de l'aménagement et du bâtiment ainsi que dans le réseau de transport.
- Instituer un cadre de gestion de la croissance qui prévoit une plus large part de la population et de l'emploi à l'intérieur de la Ceinture de verdure plutôt qu'à l'extérieur de cette ceinture.

3.1 La désignation d'une superficie suffisante pour la croissance



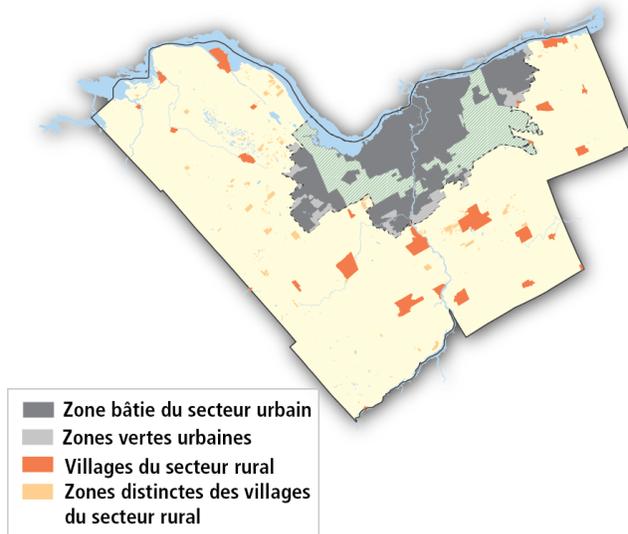
- 1) Il faut désigner une superficie suffisante pour la croissance afin de répondre aux besoins projetés pour la population, le logement, l'emploi et les autres besoins pour une durée de 25 ans conformément à la Déclaration de politiques provinciale.



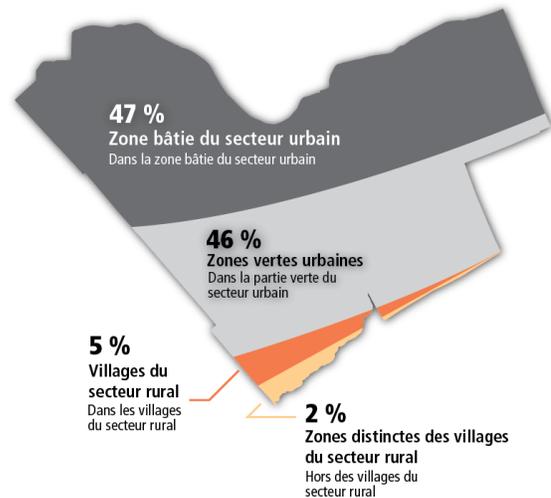
- 2) La croissance projetée dans le tableau 1 tient compte d'une méthode de projection de la demande du marché, en prévoyant les besoins des résidents existants et éventuels.
- 3) Le secteur urbain et les villages doivent constituer le point de mire de la croissance et du développement.
- 4) La Ville répartira comme suit les cibles de la croissance des ménages :
 - a) 93 % dans le secteur urbain :
 - i. 47 % dans le secteur urbain bâti ou aménagé en date du 1^{er} juillet 2018;
 - ii. 46 % dans la zone verte du secteur urbain.
 - b) 7 % dans le secteur rural :
 - i. 5 % dans les villages;
 - ii. 2 % hors des villages.

Les périmètres établissant les secteurs urbains et les villages sont désignés dans l'annexe A et dans les

Figure 6 Secteurs de croissance géographiques



Répartition de la croissance par secteur



annexes B1 à B9.

5) Le travail de définition des nouveaux secteurs urbains ou des secteurs urbains supplémentaires et des nouveaux secteurs de village ou des secteurs de village supplémentaires ne peut se dérouler que dans le cadre d'un examen exhaustif conformément à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et à la Déclaration de politiques provinciale. L'évaluation des terrains pour savoir si on peut éventuellement agrandir la zone d'habitation peut porter, sans nécessairement s'y limiter, sur les considérations suivantes :

- a) il n'y a pas suffisamment d'occasions, dans le secteur urbain et dans les villages, de prévoir pour 15 ans une offre de projets d'aménagement résidentiels en fonction du marché;
- b) il n'y a pas suffisamment d'occasions, sur le territoire de la Ville, de prévoir les aménagements projetés pour l'emploi et les autres aménagements du territoire;
- c) les composants nécessaires de l'infrastructure municipale qui sont planifiés ou disponibles ont une capacité suffisante, sont financièrement viables sur leur durée utile et permettent de protéger la santé, la sécurité et l'environnement naturel. Pour les besoins de cette politique, la viabilité de la durée utile financière doit tenir compte de l'échelle relative des coûts correspondants à tous les secteurs nouveaux ou supplémentaires à viabiliser, de tous les travaux d'aménagement obligatoires des systèmes pour assurer la capacité nécessaire et de la comptabilisation des coûts d'exploitation, d'entretien et de remplacement après les travaux d'aménagement;
- d) les terrains portant la désignation de « zone de ressources agricoles » sont exclus;
- e) sont exclus de l'étude, les terrains de la surzone des ressources en sable et en gravier et de la surzone des ressources en substrat rocheux, et les terrains à moins de 300 mètres d'une surzone des ressources en sable et en gravier et à moins de 500 mètres d'une surzone des ressources en substrat rocheux;
- f) les terrains désignés dans le cadre du réseau du patrimoine naturel sont exclus tout en se gardant la possibilité d'apporter de légères mises au point propres aux sites le long des périmètres visés pour tenir compte des résultats des enquêtes plus circonstanciées sur le terrain, dans les cas nécessaires;
- g) les terrains proches d'une autoroute provinciale de la série 400 et donnant accès à ces autoroutes, dont les échangeurs projetés, sont réservés pour des aménagements industriels et logistiques ainsi que tous les travaux d'aménagement résidentiels non loin de ces terrains tiennent compte des mesures voulues d'atténuation pour la proximité ou des fonctions jugées nécessaires uniquement dans la partie résidentielle des travaux d'aménagement;
- h) on évite d'aménager les terrains qui comprennent des infrastructures majeures au sens défini dans la Déclaration de politiques provinciale ou à proximité de ces infrastructures. Les distances à respecter à partir des infrastructures majeures doivent tenir compte des incidences défavorables des odeurs nauséabondes, du bruit et des autres contaminants pour les vocations sensibles projetées afin de réduire les risques pour la santé et la sécurité et d'assurer la viabilité à long terme des infrastructures majeures;
- i) les terrains des nouveaux villages priorisent les localisations qui offrent les meilleures conditions d'accès grâce aux modes de transport durables à destination des infrastructures et des services comme les écoles, les infrastructures des quartiers, les parcs, les différents logements et établissements de travail, de même que dans les cas où il existe déjà des raccordements aux services municipaux d'aqueduc et d'égout ou dans les cas où on peut les améliorer économiquement;
- j) il est tenu compte de tous les autres effets que produiraient les nouveaux terrains ou les terrains supplémentaires sur la capacité à réaliser les politiques du Plan officiel.

6) Malgré la politique 5), on peut éventuellement remanier les périmètres des secteurs urbains et des villages hors du cadre d'un examen exhaustif en modifiant le Plan officiel uniquement dans les cas où toutes les circonstances suivantes sont réunies :

- a) il n'y a pas d'augmentation nette de la superficie du territoire dans le secteur urbain;

- b) il n’y a pas d’augmentation nette de la superficie du territoire dans les villages, sauf dans les cas où l’on cède les lots approuvés conformément à la politique 8) de la sous-section 3.4;
- c) le remaniement permet de respecter les cibles de la densification définies dans la sous-section 3.2;
- d) l’agrandissement des zones urbaines et des villages ne tient pas compte des terres de ressources agricoles;
- e) les terrains nouveaux ou les terrains supplémentaires du périmètre urbain sont dotés des services municipaux voulus et d’une capacité de réserve existante suffisante conformément à la politique 5) c);
- f) le cas échéant, les nouveaux terrains ou les terrains supplémentaires des villages doivent être dotés des services municipaux voulus et avoir une capacité de réserve existante suffisante conformément à la politique 5) c);
- g) l’agrandissement des villages n’empiète pas sur les zones tampons des secteurs de banlieue existants.

7) Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l’aménagement du territoire, au transport et à la planification de l’énergie conformément aux cibles de réduction des gaz à effet de serre approuvées par le Conseil municipal, la demande projetée pour l’expansion urbaine fera l’objet d’un rapport dans le cadre des comptes rendus annuels sur la situation du Plan directeur sur les changements climatiques en tenant compte des objectifs suivants :

- a) le centrage sur les services publics locaux d’énergie pour permettre de maîtriser le coût de la distribution, de favoriser la génération de l’énergie sur place et de permettre de distribuer localement l’énergie;
- b) les formes bâties économes d’énergie et la proximité d’un ensemble d’aménagements du territoire;
- c) la maximisation du rendement dans la réduction de la consommation d’énergie et la baisse des émissions polluantes des travaux d’aménagement nouveaux ou des modifications apportées à des travaux d’aménagement existants;
- d) l’accès à des modes durables de déplacement et des infrastructures pour promouvoir l’électrification des voitures particulières et des véhicules publics;

3.2 La promotion de la densification



Le Plan officiel attribue 47 % de la croissance du logement sur tout le territoire de la Ville à la partie bâtie du secteur urbain et 46 % de cette croissance à la partie des zones vertes du secteur urbain. Dans la partie bâtie du secteur urbain, la croissance représente 51 % de la croissance du secteur urbain pour la période comprise entre 2018 et 2046. La densification permettra d’aménager les quartiers du quart d’heure dans les carrefours et les couloirs dans lesquels la majorité des services et des infrastructures se trouvent, ainsi que dans les secteurs des quartiers situés non loin de ces carrefours et couloirs.

1) La part cible de la croissance des habitations qui devrait, dans le secteur urbain, se dérouler grâce à la densification s’établit à 51 % et représente la proportion des nouveaux logements, en excluant les logements institutionnels et collectifs, dont les résidences de personnes âgées et d’étudiants, compte tenu des permis de construire délivrés pour la partie bâtie du secteur urbain. Cette cible globale devrait



être atteinte grâce à une augmentation graduelle de la densification dans le secteur urbain qui a été aménagé ou bâti depuis le 30 juin 2018, à savoir :

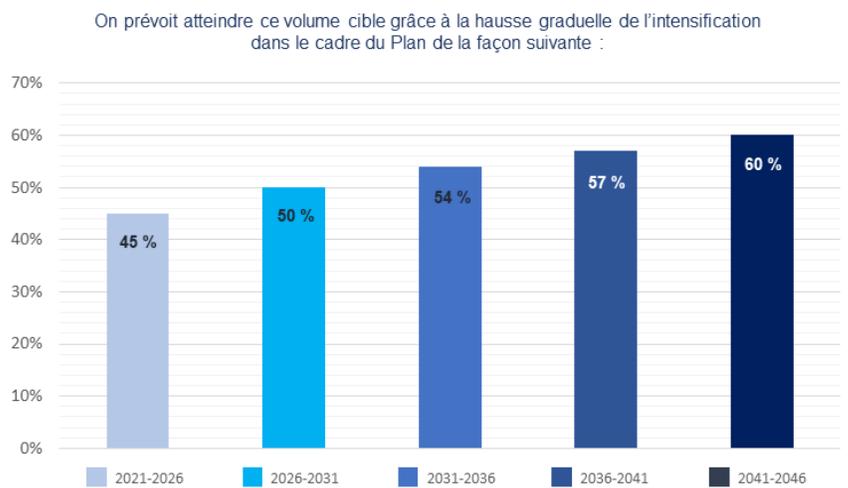
- a) de 2018 à 2021 : 40 %;
- b) de 2022 à 2026 : 45 %;
- c) de 2027 à 2031 : 50 %;
- d) de 2032 à 2036 : 54 %;
- e) de 2037 à 2041 : 57 %;
- f) de 2042 à 2046 : 60 %.

2) La densification pourrait se dérouler sous différentes formes bâties et dans diverses catégories de hauteurs, soit aussi bien les immeubles de faible hauteur que les grands immeubles de 41 étages ou plus, à la condition de respecter les impératifs de densité. À moins que des politiques plus précises définissent une autre orientation, les densités minimums visent à établir un point de départ minimal pour la densité des travaux d'aménagement, et les hauteurs maximums des bâtiments visent à instituer une limite pour la hauteur des immeubles. La section Définitions du Plan officiel fixe les seuils de la hauteur des immeubles, exprimés en étages, pour décrire les catégories de hauteurs dans l'ensemble du Plan officiel.

3) La grande majorité de la densification résidentielle doit se dérouler dans les quartiers du quart d'heure, qui sont constitués des zones désignées comme

Figure 7

Volume cible de croissance du logement dans les zones résidentielles réalisé par l'intensification



Les pourcentages représentent la part des nouveaux **logements privés des zones résidentielles** d'après les permis de construire délivrés chaque année dans la zone bâtie du secteur urbain.

FORME BÂTIE ET HAUTEUR MAXIMALE

4 catégories de hauteur



Figure 8

carrefours et couloirs, ainsi que des terrains dans les quartiers voisins désignés, comme l'indiquent les annexes B1 à B8. Les carrefours et les couloirs se veulent des pôles divers de concentration de l'emploi, des services commerciaux, communautaires et de transport (en plus de permettre d'aménager des quartiers résidentiels importants) accessibles chaque jour et chaque semaine pour les résidents des quartiers voisins désignés.

4) La densification est autorisée dans toutes les zones désignées dans lesquelles les travaux d'aménagement sont permis, en tenant compte de la question de savoir si le site est raccordé au réseau d'aqueduc et au réseau d'égout. Le Plan officiel favorise la densification et l'approbation des demandes de densification doit respecter les politiques sur les transects et sur les surzones, le cas échéant. Dans l'examen des demandes d'aménagement pour la densification, la Ville doit veiller à protéger les ressources en eaux de surface et en eaux souterraines, surtout dans les secteurs où les ressources en eaux souterraines sont utilisées pour assurer l'alimentation en eau potable.

5) La densification est autorisée et encouragée dans les anciens sites industriels ou commerciaux, dont les friches industrielles, dans les cas où les travaux d'aménagement sont viables, afin de réaliser collectivement la densification et d'atteindre des buts et des cibles de conception durables et résilients. Les anciens sites industriels ne portent pas la désignation de site industriel et logistique, ni de site industriel polyvalent comme l'indiquent les annexes B1 à B8, ni la désignation industrielle correspondante dans le plan secondaire du secteur rural.

6) Le cœur du centre-ville, les carrefours, les couloirs, les zones industrielles et logistiques, les zones industrielles mixtes et les secteurs spéciaux représentés dans les annexes B1 à B8 correspondent aux secteurs prioritaires pour la majorité des efforts consacrés à la croissance et à la densification de l'emploi.

Définition

Transport en commun sur rue fréquent

Les circuits de transport en commun sur rue indiqués par OC Transpo et assurés à la fréquence la plus élevée après les transports en commun rapides sont exploités sept jours sur sept et assurent une fonction structurelle dans l'ensemble du réseau de transport en commun.

7) Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l'aménagement du territoire, au transport et à la planification de l'énergie conformément aux cibles de réduction des gaz à effet de serre approuvées par le Conseil municipal, on fera état de la densification dans le cadre des comptes rendus annuels sur la situation du Plan directeur sur les changements climatiques en tenant compte des objectifs suivants :

- a) le centrage sur les services publics locaux d'énergie pour permettre de maîtriser le coût de la distribution, de favoriser la génération de l'énergie sur place et de permettre de distribuer localement l'énergie;
- b) les formes bâties économes d'énergie et la proximité d'un ensemble d'aménagements du territoire;

- c) la maximisation du rendement dans la réduction de la consommation d'énergie et la baisse des émissions polluantes des travaux d'aménagement nouveaux ou des modifications apportées à des travaux d'aménagement existants;
- d) l'accès à des modes durables de déplacement et des infrastructures pour promouvoir l'électrification des voitures particulières et des véhicules publics;
- e) le centrage des cibles de densification selon les progrès accomplis dans la réalisation des cibles pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

8) La densification devrait se dérouler sur différentes superficies dans les logements afin d'offrir des choix de logements. Les superficies des habitations appartiennent à deux grandes catégories; chaque catégorie regroupe différentes superficies :

- a) les petites habitations sont celles d'au plus deux chambres à coucher et sont généralement aménagées dans les immeubles d'appartements bâtis;
- b) les grandes habitations sont celles de trois chambres à coucher ou plus ou qui s'étendent sur une superficie équivalente et sont généralement aménagées dans les formes bâties de plain-pied.

9) Le tableau 2 indique les cibles de densification résidentielle selon les superficies des habitations représentées dans les annexes B1 à B8.

Tableau 2

	TOTAL
Grandes habitations de plain-pied	49 000
Appartements et petites habitations	43 000
Total des habitations	92 000

10) La densité résidentielle et la part des cibles des grandes habitations dans les annexes B1 à B8 sont établies dans le tableau 3a pour les carrefours et les couloirs de rues principales et dans le tableau 3b pour les quartiers et les couloirs mineurs. Dans les quartiers, il faut prévoir une variété de logements de sorte que généralement, les plus grandes densités seront rapprochées des rues principales, des couloirs mineurs, des stations de transport en commun rapide, des carrefours et des infrastructures de quartier de moindre densité, en s'éloignant de ces infrastructures pour que dans l'ensemble, la densité des quartiers respecte rigoureusement ou largement les cibles des tableaux 3.

Tableau 3a

Impératifs de densité et de grandes habitations dans les carrefours, les couloirs et les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC)			
Désignation	Impératifs minimums de densité dans l'ensemble du secteur, résidents et emplois par hectare brut ¹	Impératifs minimums de densité résidentielle pour la densification; habitations par hectare net ²	Proportion minimum des grandes habitations dans le cadre de la densification
Carrefour³			
Algonquin	200	150	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Bayshore	200	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Bayview	200	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Mooney's Bay	200	150	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Centre-ville	500	350	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Lac Dow	160	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Corso Italia	160	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Lincoln Fields	200	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Orléans CV	120	150	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Palladium	160	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Pinecrest-Queensview	200	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
South Keys	160	150	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Tunney's Pasture	250	250	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Blair	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Cyrville	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 %

			Cible : 10 %
Hurdman	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
St-Laurent	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Tremblay	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Lees	200	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Barrhaven CV	120	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Kanata CV	120	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Riverside-Sud CV	100	Selon le Plan secondaire	Minimum : 5 % Cible : 10 %
Zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) sans désignation de carrefour			
Tallwood et Knoxdale	120	150	
Jeanne d'Arc	160		
Trim	160	250	
Couloir			Minimum : 5 % Cible : 10 %
Rue principale	120	120	

¹ L'hectare brut désigne la superficie de la désignation, en tenant compte des terrains non aménageables comme les routes et les parcs.

² L'hectare net désigne les terrains du domaine privé avant dissociation ou division potentielle et exclut les chemins privés qui assurent la même fonction dans l'emprise publique. Les densités exprimées portent sur les nouveaux aménagements en fonction de chaque parcelle.

³ Sauf indication contraire, tous les carrefours sont des ZPGSTC. Toutes les ZPGSTC, y compris celles qui ne sont pas des carrefours, sont représentées dans l'annexe C1.

Tableau 3b

Cibles de densité résidentielle et de grandes habitations dans les quartiers et dans les couloirs mineurs		
Zone applicable	Plage de densité résidentielle cible pour la densification; habitations par hectare net¹	Protection minimum des grandes habitations dans le cadre de la densification
Transect du cœur du centre-ville	De 80 à 120	<p>Dans les quartiers : lots existants dont la façade est généralement de 15 mètres ou plus : - cible de 25 % pour les immeubles de faible hauteur; - cible de 5 % pour les immeubles de moyenne hauteur ou pour les immeubles de plus grande hauteur;</p> <p>tous les autres cas : aucun minimum;</p> <p>couloirs mineurs : aucun minimum.</p>
Transect du secteur urbain intérieur	De 60 à 80	<p>Dans les quartiers : lots existants dont la façade est généralement de 15 mètres ou plus : - cible de 50 % pour les immeubles de faible hauteur; - cible de 5 % pour les immeubles de moyenne hauteur ou pour les immeubles de plus grande hauteur;</p> <p>couloirs mineurs : aucun minimum.</p>
Transect du secteur urbain extérieur	De 40 à 60	Dans les quartiers :

		<p>Lots existants dont la façade est généralement de 15 mètres ou plus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cible de 50 % pour les immeubles de faible hauteur; - cible de 5 % pour les immeubles de moyenne hauteur ou pour les immeubles de plus grande hauteur; <p>couloirs mineurs : aucun minimum.</p>
Transect du secteur de banlieue	De 40 à 60	

¹ L’hectare net désigne les terrains du domaine privé avant dissociation ou division potentielle et exclut les chemins privés qui assurent la même fonction dans l’emprise publique. Les plages de densité exprimées sont les cibles qui se rapportent aux aménagements existants et nouveaux dans l’ensemble et les plages des différents sites peuvent être inférieures ou supérieures aux cibles indiquées selon les modalités prévues dans la politique 12) c) ci-après. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 5, le 13 septembre 2023]

11) Les habitations et les annexes résidentielles supplémentaires peuvent entrer en ligne de compte dans la cible de densité résidentielle.

12) Les densités des tableaux 3a et 3b et les cibles de l’ensemble de la gestion de la croissance du tableau 2 doivent être mises en œuvre dans le *Règlement de zonage* dans le cadre d’un travail de mise en conformité du zonage mené à l’initiative de la municipalité et : [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 4, le 13 novembre 2024]

- a) doivent favoriser la densification pour que la densité de la superficie moyenne respecte en règle générale rigoureusement ou largement les cibles de densité applicables;
- b) sous réserve du point a), peuvent établir des exigences minimums de densité par parcelle pour mettre en œuvre les dispositions du tableau 3a dans les sites plus vastes destinés à être réaménagés dans les carrefours et dans les rues principales;
- c) peuvent déterminer différentes autorisations maximums de la forme bâtie et, le cas échéant, les exigences minimums de densité adaptées au tissu des lots, au contexte des quartiers, à la viabilisation et à la proximité des carrefours, des rues principales, des couloirs mineurs, des stations de transport en commun rapide et des grandes infrastructures des quartiers;
- d) peuvent établir une superficie minimum pour les grandes habitations;

e) peuvent établir une proportion différente pour les grandes habitations dans les bâtiments plus denses, par exemple dans les bâtiments où il faut installer des ascenseurs.

13) Dans les cas où des travaux d'aménagement portent sur des propriétés désignées dans la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, on encourage à respecter les cibles de densification et les exigences minimums de densité dans les aménagements intercalaires adaptés au contexte et préservant les caractéristiques du patrimoine culturel. Ces travaux d'aménagement doivent tenir compte des déclarations de l'importance du patrimoine culturel et cadrer avec les directives pertinentes sur le district de conservation du patrimoine.

14) Il faudra apporter une modification ou adopter une dérogation mineure par rapport au *Règlement de zonage* dans tous les cas où il faut augmenter la hauteur dans les catégories de hauteurs, à la condition que l'augmentation proposée appartienne à la même catégorie de hauteurs. Pour augmenter la hauteur afin de permettre de construire un immeuble qui appartient à une catégorie de plus grande hauteur, il faut modifier le Plan officiel ou le Plan secondaire, selon le cas, en plus d'apporter une modification au *Règlement de zonage*.

15) La Ville doit surveiller le modèle et l'importance des travaux de densification résidentielle réalisés et en rendre compte chaque année, notamment la progression selon l'augmentation graduelle du rythme dans la politique 1) ci-dessus. La Ville doit également surveiller les travaux de densification résidentielle qui comprennent des aménagements résidentiels non privés afin qu'ils cadrent avec la Déclaration de politiques provinciale et doit en rendre compte dans un rapport.

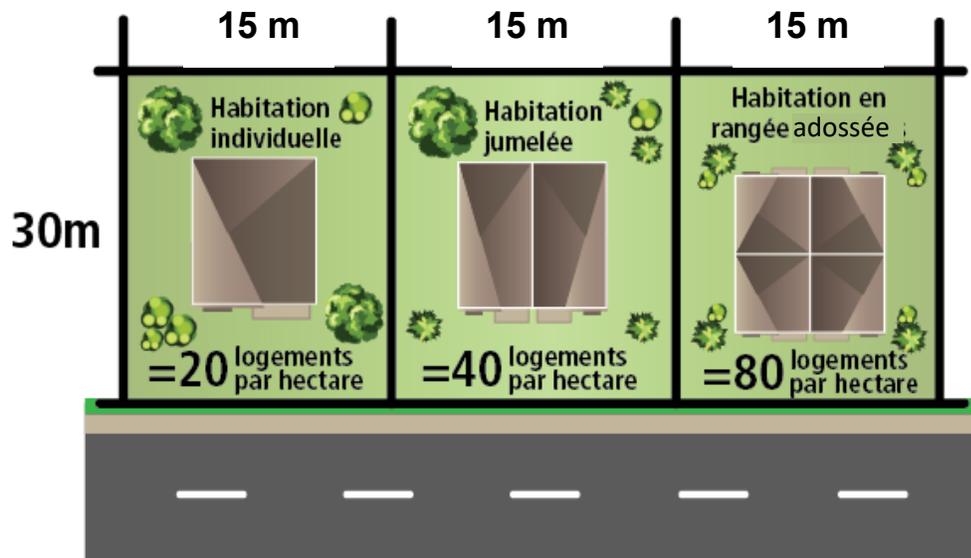
16) Pour étayer et mettre en œuvre la répartition de la croissance résidentielle et de l'emploi, ainsi que les impératifs et les cibles de densité de la présente section, les modalités suivantes produisent leurs effets :

- a) la Ville se penchera sur les occasions d'améliorer le niveau de service des transports en commun rapides et des transports en commun sur rue au fil du temps, de manière à respecter rigoureusement ou largement les parts modales cibles pour chaque secteur transect selon les modalités indiquées dans le Plan directeur des transports, conformément aux objectifs de la croissance de la population et de l'abordabilité;
- b) la Ville se penchera sur les occasions de faire l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parcs et d'apporter des améliorations aux parcs existants selon les modalités définies dans le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs, en tenant compte de la croissance démographique et de l'abordabilité.

17) Afin de mettre en œuvre les cibles et les impératifs de densité, la Ville doit se pencher sur l'application d'un certain nombre d'autres mesures pour assurer la capacité de traitement de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales, notamment les améliorations à apporter aux systèmes de gestion des risques ou des infrastructures de concert avec sa Stratégie de gestion des actifs et ses autres programmes dans les cas où les occasions de densification sont limitées en raison de l'incidence cumulative des projets de densification sur la capacité des systèmes d'infrastructure.

18) Dans les cas où le Plan officiel évoque un rayon ou une distance à parcourir à pied à partir d’une station de transport en commun rapide ou d’un couloir prioritaire de transport en commun, cette distance doit être mesurée à partir du point centre de la station ou de l’entraxe d’un couloir. Les distances à parcourir à pied doivent être mesurées en se servant du circuit le plus direct le long des rues publiques ou des voies publiques, sauf définition contraire dans un plan secondaire.

Figure 9



3.3 La conception des nouveaux quartiers pour en faire des quartiers du quart d’heure



1) Dans les zones vertes du secteur urbain, la croissance résidentielle sera planifiée pour aménager des quartiers complets du quart d’heure, en instituant un cadre pour la conception compacte, pour un ensemble d’aménagements et de densité, pour un tracé en quadrillage des rues parfaitement connectées et pour des options viables dans les modes de transport durables. La croissance se déroulera aussi selon une progression logique, harmonieuse et concertée grâce à l’étalement des phases et conformément aux plans secondaires.

2) Les zones de croissance vertes urbaines comprennent les anciens secteurs de l’expansion urbaine qui n’avaient pas été aménagés en date du 1^{er} juillet 2018 ainsi que les secteurs soumis à la surzone projetée des quartiers dans la série B des annexes. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 4, le 13 novembre 2024]



3) Il faut adopter un processus de planification secondaire, préparé conformément aux sous-sections 5.6.2 et 12, pour les travaux d'aménagement dans la surzone projetée de quartier. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 5, le 13 novembre 2024]

4) Les nouveaux quartiers verts seront conçus pour inclure et, au besoin, pour réserver les terrains en prévision d'un ensemble d'aménagements qui permettra d'aménager des quartiers du quart d'heure. Il faudra aussi prévoir et, au besoin, réserver un ensemble de types et de superficies pour les habitations résidentielles afin de permettre d'aménager une série de logements au fil du temps. Les nouveaux aménagements voisins des quartiers existants ou des terrains inoccupés qui font partie d'un plan secondaire approuvé devront tenir compte des vocations existantes et planifiées à moins de 15 minutes à pied dans le cadre d'un ensemble approprié d'aménagements pour les quartiers complets.

5) Les nouveaux quartiers devraient être conçus d'après la notion selon laquelle les piétons doivent facilement avoir accès à une station de transport en commun rapide ou à un circuit d'autobus sur rue fréquemment servi menant à une station du réseau de transport en commun à haute fréquence dans les secteurs dans lesquels ces installations existent ou sont planifiées, pour que les premiers résidents aient facilement accès, grâce aux transports en commun, aux secteurs de la Ville qui comprennent déjà des quartiers du quart d'heure, pendant que leur nouveau quartier se dote de la masse critique nécessaire pour devenir lui-même un quartier du quart d'heure et pour que les résidents aient facilement accès, grâce aux transports en commun, aux services, aux infrastructures et aux grands établissements culturels.

3.4 Croissance rurale orientée vers les villages



Les villages seront les principaux foyers de la croissance rurale. Les zones industrielles et logistiques du secteur rural seront les points de mire de la croissance des aménagements industriels, transformatifs et logistiques qui ne conviennent pas dans les villages.

1) La croissance des villages se déroulera essentiellement dans les secteurs dans lesquels les services municipaux existent ou sont projetés dans les villages de Richmond, de Manotick, de Greely et de Carp.

2) La densification est assurée dans tous les villages, sous réserve des limites imposées dans le domaine de la santé et de la sécurité pour les services partiels et privés.

3) Dans les cas où il existe des occasions importantes de densification dans les villages dotés de services municipaux, la Ville pourra permettre des façades de lot moindres et des superficies inférieures par rapport à celles des lots voisins existants et devra tenir compte de la section du Plan officiel consacrée à l'esthétique urbaine afin d'assurer l'intégration harmonieuse des nouveaux travaux d'aménagement dans les zones établies.

4) Dans les cas où la capacité est suffisante pour répondre aux demandes de raccordement des services municipaux d'aqueduc et d'égout à partir des services partiels ou privés dans les villages existants, la Ville pourra déterminer s'il faut mettre à jour un plan secondaire, ainsi que le plan directeur et les études connexes, par exemple l'étude directrice de la viabilisation.



5) Dans les cas où on apporte une modification au périmètre d'un village, il faudra mettre à jour le plan secondaire correspondant.

6) Les zones industrielles et logistiques du secteur rural se veulent des lieux stratégiques pour un ensemble d'aménagements qui obligent à avoir accès à une autoroute, sans devoir être raccordées aux services municipaux d'aqueduc et d'égout, par exemple le transbordement des marchandises.

7) Les services municipaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas destinés à s'étendre à la zone rurale à l'extérieur des villages. Des exceptions sont prévues dans la sous-section 4.7.2.

8) Pour faire des villages les points de mire de la croissance rurale, un lotissement de lots de domaine peut être transféré à un lieu différent de la zone d'espace rural au moyen de nouvelles demandes de plan de lotissement et d'une modification du *Règlement de zonage*, pourvu que l'on réunisse toutes les conditions suivantes :

- a) La demande déposée pour l'ancien site peut être considérée dans le lotissement cadastral des lots de domaine conformément à la politique 4 de la sous-section 9.2.3 du volume 1 et à la politique sectorielle 30.1 du volume 2C, et pourvu qu'on n'ait pas réalisé d'aménagements de quelque nature que ce soit ni construit de rues locales;
- b) Le nouveau plan est voisin du périmètre d'un village ou fait partie d'une grappe voisine du lotissement existant d'un lot de domaine qui existait en date du 4 novembre 2022, et les nouvelles demandes de planification du lotissement et de modification du *Règlement de zonage* sont déposées pour finaliser la réinstallation et la mise hors service conformément à la clause secondaire e), le cas échéant;
- c) malgré la politique 5) de la sous-section 9.2.3, s'il s'agit d'un domaine privé, la superficie de chaque nouveau lot proposé ne doit pas être inférieure à 0,4 hectare; si toutefois le domaine est entièrement viabilisé par la municipalité pour les nouveaux lots soumis au point d) ci-après, la superficie des lots peut être réduite;
- d) l'aménagement doit être viabilisé par un aqueduc assurant une alimentation en eau de qualité et dont la quantité est adaptée, en tenant compte des services municipaux si la Ville confirme que la capacité est suffisante; l'aménagement ne doit pas nuire aux réseaux d'aqueduc et d'égout des aménagements voisins; en outre, sans égard à la condition c), il se peut que la superficie des lots doive être supérieure à 0,4 hectare;
- e) si le lotissement de l'ancien lieu a été enregistré, les terrains visés sont officiellement désenregistrés au bureau d'enregistrement immobilier avant d'enregistrer le lotissement du nouveau lieu;
- f) les terrains de l'ancien lieu sont rezoneés pour éliminer les autorisations de zonage du lotissement du lot rural et pour mettre en œuvre les autorisations de l'aménagement du territoire et de la création des lots de la désignation sous-jacente, et ce rezoneage doit se dérouler avant ou être mené de front avec le rezoneage du nouveau lieu;
- g) les nouveaux travaux d'aménagement doivent respecter les formules de calcul des distances minimales de séparation, conformément aux règlements du gouvernement provincial, et ne doivent

pas empiéter sur la zone tampon à partir d'un périmètre urbain; ils doivent aussi respecter toutes les autres politiques de la section 10;

h) Les travaux d'aménagement proposés sont raccordés au village voisin, ou à un lotissement existant de lots de domaine grâce à un quadrillage de rue et de sentiers entièrement connectés, pour que l'aménagement soit contigu dans tout le village, ou à un lotissement de lots de domaine existant, en prévoyant des liaisons et des aménagements piétonnables pour se rendre dans les secteurs du cœur du village et d'autres commodités, en tenant compte des quartiers voisins;

i) Si les conditions des politiques exprimées en c) et d) sont respectées, le lotissement transféré nouvellement situé peut être admissible à un plus grand nombre de lots que le lotissement originel, pourvu que la superficie totale du lotissement transféré ne dépasse pas celle du lotissement originel. Si la cession du lot a pour effet de réduire le nombre de lots dans le nouveau lieu, on ne peut pas céder la superficie dans le lieu d'origine pour les lots restants, et on doit les abroger de concert avec l'approbation provisoire du lotissement dans le nouveau lieu

3.5 Les besoins du marché de l'emploi

Le marché de l'emploi d'Ottawa est essentiellement constitué de pôles d'emploi dans les secteurs de l'administration publique, de la santé et de l'éducation, en raison de son rôle de capitale du pays et de centre régional de services dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec. Il s'agit d'une grappe d'importance nationale, qui réunit des emplois dans la technologie du marché des connaissances dans différents secteurs comme les télécommunications, les logiciels, les sciences de la santé, la biotechnologie, l'automatisation des véhicules et l'animation vidéographique et cinématographique, en fonction de l'orientation géographique de Kanata et du centre-ville. Les emplois sont également nombreux dans les secteurs comme l'activité manufacturière, le transport, la distribution, la logistique et la construction. Les employeurs présents dans ces secteurs s'en remettent souvent aux grappes qui comprennent des secteurs comparables ou symbiotiques. Enfin, certains secteurs sont liés aux industries primaires qui exercent leurs activités dans les zones rurales, par exemple l'agriculture et l'extraction des agrégats et des ressources.

Toutes les politiques suivantes décrivent dans leurs grandes lignes les cas dans lesquels les différents pôles d'emploi doivent mener leurs activités et les modalités selon lesquelles les « pôles d'emploi » au sens défini dans la Déclaration de politiques provinciale sont désagrégés dans l'ensemble du Plan officiel.

1) Les pôles d'emploi qui peuvent s'harmoniser avec les vocations résidentielles sont autorisés dans les carrefours et les couloirs. Généralement, on préfère que les employeurs qui offrent les plus grandes

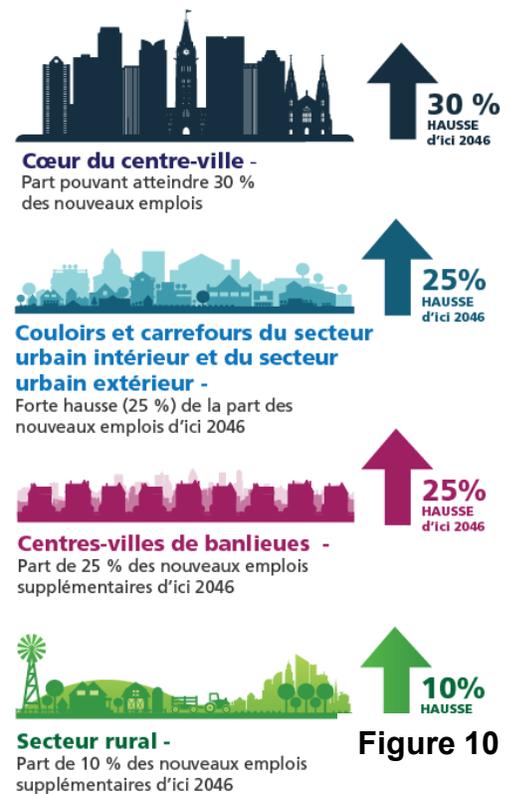


Figure 10

densités se trouvent à proximité des stations de transport en commun rapide. Ces vocations ont tendance à regrouper les infrastructures d'immeubles de bureaux ou les infrastructures de commerces de détail d'envergure régionale.

2) Les aménagements adaptés à l'emploi dans les quartiers sont axés sur les services et sont limités dans leur taille ou leur superficie. Ces aménagements sont généralement des immeubles à usage de bureaux, des institutions ou des commerces de détail.

3) L'emploi généralement lié à l'activité manufacturière, à la construction, à l'entreposage et à la logistique ne peut normalement pas concurrencer les loyers des autres aménagements dans les aires portant la désignation de carrefours, de couloirs ou de quartiers, a des incidences potentielles défavorables sur les aménagements sensibles qui les jouxtent et obligent à implanter des grappes d'aménagements comparables dans les zones industrielles et logistiques. Les parcs commerciaux qui regroupent différents aménagements industriels et non industriels, par exemple les petits immeubles à usage de bureaux et les autres aménagements axés sur les services, se trouvent dans les zones industrielles mixtes.

4) Les secteurs dont le contexte du développement culturel et économique est exceptionnel et qui obligent à adopter une approche adaptée dans l'élaboration des politiques sur l'aménagement sont définis comme des secteurs spéciaux, par exemple la Cité parlementaire et le boulevard de la Confédération, le canal Rideau, le marché By, le quartier économique de Kanata-Nord, le quartier économique de l'Aéroport international d'Ottawa, le parc Lansdowne et les îles de la rivière des Outaouais. La sous-section 6.6 décrit plus en détail ces secteurs spéciaux. En outre, la Ville peut adopter des politiques sectorielles pour les cours de remisage de Bayview afin de définir l'orientation des travaux d'aménagement projetés d'un village de l'innovation et de promouvoir ces travaux d'aménagement.

5) Les zones industrielles et logistiques qui occupent de vastes superficies et qui doivent être mieux séparées des quartiers, en plus d'avoir accès à un échangeur autoroutier, se trouvent dans les zones industrielles et logistiques du secteur rural. Ces aménagements sont généralement liés à la construction, au transport, à la distribution, à la logistique et à une activité manufacturière limitée.

6) Les emplois dans les industries primaires comme l'agriculture et l'extraction des ressources sont présents dans la zone d'espace rural, dans la zone de ressources agricoles et sur les terrains de la surzone des ressources en sable ou de la surzone des ressources en substrat rocheux. Même si ces pôles d'emploi ne sont pas denses, ils représentent une superficie importante dans le Plan officiel.

7) Les terrains portant la désignation de zone industrielle et logistique et de zone industrielle et logistique du secteur rural sont considérés comme des pôles d'emploi dans la Déclaration de politiques provinciale (DPP) et doivent être protégés et préservés essentiellement pour les vocations actuelles et projetées dans l'activité manufacturière, l'entreposage, la distribution et la logistique. Il s'agit des terrains qui peuvent être soumis à des pressions dans les travaux d'aménagement réalisés selon d'autres vocations foncières, qui sont nécessaires pour servir la population et pour diversifier

l'économie locale et qui regroupent des aménagements qui ne peuvent généralement pas s'intégrer avec les aménagements fonciers sensibles.

8) La Ville planifie, protège et préserve les zones d'emploi indiquées dans la politique 7) ci-dessus pour les aménagements des zones d'emploi actuelles et projetées propres à certains secteurs dans le cadre d'un processus d'examen exhaustif. Les demandes visant à retrancher des terrains dans ces zones d'emploi ou à les convertir en ajoutant des vocations distinctes d'une zone d'emploi ne sont étudiées qu'au moment de l'examen exhaustif, comme l'exige la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Les demandes déposées entre deux examens exhaustifs sont jugées prématurées, à moins que le Conseil municipal demande de lancer un examen exhaustif. Dans un cas comme dans l'autre, l'approbation des propositions destinées à retrancher ou à convertir des terrains dans les zones d'emploi est subordonnée à l'examen exhaustif mené par la Ville et démontrant que les terrains ne sont pas nécessaires pour l'emploi à long terme et qu'il faut les convertir. Les terrains qui ne sont pas expressément considérés comme des zones d'emploi pour les besoins de la DPP peuvent se transformer au fil du temps sans qu'il soit nécessaire de mener un examen exhaustif.

9) Dans l'examen exhaustif mené pour évaluer les demandes destinées à convertir à d'autres vocations les terrains des zones d'emploi, il faut se pencher sur les questions suivantes, entre autres :

- a) la question de savoir si les terrains des zones d'emploi que l'on propose de convertir sont inadaptés à des activités d'emploi et s'il s'agit de moyens pratiques de les adapter à cette vocation;
- b) la question de savoir si les terrains sont adaptés aux vocations proposées et si ces vocations sont nécessaires;
- c) l'offre actuelle de terrains aménageables dans le périmètre urbain, sa répartition sur le territoire de la Ville et son potentiel d'aménagement pour le logement, l'emploi et d'autres vocations;
- d) la répartition des pôles d'emploi sur l'ensemble du territoire de la Ville;
- e) la capacité d'offrir des occasions suffisantes pour constituer des grappes de pôles d'emploi apparentées;
- f) la plénitude de l'offre de parcelles de terrains pour les pôles d'emploi de taille optimale en fonction de l'ensemble des aménagements prévus dans le Plan officiel;
- g) la préservation des terrains pour l'emploi dans les secteurs proches des échangeurs autoroutiers ou donnant accès au réseau ferroviaire et aux aéroports vise à continuer d'offrir des occasions qui tiennent compte du potentiel d'aménagement des terrains destinés au transport et à la manutention des marchandises;
- h) la préservation des terrains des pôles d'emploi non loin des liaisons essentielles, par exemple les chaînes logistiques, les entreprises de services, les marchés, les réseaux de livraison du dernier kilomètre et les bassins de travailleurs nécessaires;
- i) la demande que créeront les pôles distincts de l'emploi et proposés pour les infrastructures communautaires supplémentaires, en plus de celles qu'il faut aménager pour assurer l'emploi, en tenant compte du coût de leur aménagement, ainsi que de toutes les mesures jugées nécessaires pour atténuer les effets négatifs sur l'emploi en ce qui concerne les questions apparentées à celles qui sont énumérées en j) ci-après;

- j) l'incidence que les aménagements proposés auraient sur la viabilité les autres pôles d'emploi ou sur l'emploi existant, notamment :
- i) l'incompatibilité dans l'aménagement du territoire;
 - ii) la capacité d'assurer le tamponnage voulu des pôles d'emploi afin de les protéger contre les pôles distincts de l'emploi et environnants sur les lieux et hors des lieux;
 - iii) l'abordabilité (par exemple les coûts des terrains et les frais de location à long terme) pour les besoins de l'emploi;
 - iv) l'acceptation du marché et la compétitivité (l'attrait des terrains des pôles d'emploi sur le marché pour l'aménagement continu des aménagements destinés à l'emploi);
 - v) le retranchement des lieux essentiels pour les aménagements destinés à l'emploi;
 - vi) la réduction ou l'élimination de la visibilité des terrains ou des aménagements dans les pôles d'emploi;
 - vii) la réduction de la superficie optimale (des parcelles individuelles des terrains des pôles d'emploi ou de l'ensemble des pôles d'emploi);
 - viii) les obstacles dans l'exercice de la fonction des pôles d'emploi (par exemple la restriction des heures d'ouverture ou des heures de livraison ou les incidences sur la capacité du réseau de transport en raison des caractéristiques des aménagements destinés à l'emploi, par exemple le bruit, les émissions polluantes ou le fonctionnement du matériel lourd);
 - ix) l'accessibilité des pôles d'emploi, la capacité d'assurer différentes options d'emploi, les parcelles et le maintien de l'identité des vocations ou des zones industrielles et logistiques.

10) Le Plan officiel vise à établir l'échelle voulue pour les aménagements destinés à des bureaux qui dépendent du contexte locationnel, par exemple la proximité d'une station de transport en commun rapide, au lieu d'être seulement tributaires de la désignation. L'échelle des aménagements destinés à des bureaux est catégorisée comme suit :

- a) grand immeuble à usage de bureaux : immeuble individuel d'environ 10 000 mètres carrés ou plus de superficie ou réunissant 500 emplois ou plus;
- b) petit immeuble à usage de bureaux : immeuble individuel dont la superficie est inférieure à celle d'un grand immeuble à usage de bureaux et qui s'étend sur une superficie généralement inférieure à 10 000 mètres carrés.

11) Dans les zones industrielles et logistiques désignées, les immeubles de bureaux à petite échelle ne doivent être autorisés que dans les zones industrielles mixtes désignées dans les cas où ils sont associés à des vocations se rapportant à l'activité manufacturière, à la construction, à l'entreposage, à la distribution et à la logistique, pour que les terrains soient préservés pour les besoins essentiels de cette désignation. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 7, le 13 novembre 2024]

12) L'aménagement des grands immeubles à usage de bureaux est appelé à jouer un rôle fondamental, en favorisant et en augmentant l'achalandage du réseau de transport en commun rapide et du réseau de transport routier et doit se dérouler dans les secteurs servis directement par les stations et les arrêts du réseau. Sauf dans les cas où le zonage le permet à l'heure actuelle, la Ville ne doit autoriser les

nouveaux travaux d'aménagement des grands immeubles à usage de bureaux que dans les secteurs suivants :

- a) le cœur du centre-ville;
- b) les carrefours;
- c) les terrains désignés dans les annexes B1 à B8 qui constituent les couloirs prioritaires des transports en commun ou qui sont dotés d'un circuit de transport en commun sur rue fréquemment servi ou dont l'entrée principale du bâtiment se trouve à moins de 800 mètres à pied d'une station de transports en commun rapide existante ou planifiée; [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 8, le 13 novembre 2024]
- d) les zones industrielles mixtes dans lesquelles l'entrée d'un bâtiment principal se trouve à moins de 800 mètres à pied d'une zone industrielle, d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée ou à moins de 400 mètres à pied d'un couloir prioritaire de transport en commun;
- e) les zones industrielles mixtes situées au nord du chemin de Montréal et du chemin Ogilvie;
- f) la zone industrielle mixte située à l'angle du chemin Merivale et de la promenade Leikin;
- g) le quartier économique de Kanata-Nord;
- h) le quartier économique de l'Aéroport international d'Ottawa, lorsqu'on aura adopté un plan secondaire pour ce secteur spécial et que ce plan secondaire indiquera le secteur privilégié pour l'aménagement des grands immeubles à usage de bureaux;
- i) les quartiers qui réunissent toutes les conditions suivantes :
 - i) l'entrée principale du bâtiment se trouve à moins de 800 mètres à pied d'une station de transport en commun rapide, à moins de 400 mètres à pied d'un couloir prioritaire de transport en commun de l'annexe C2 ou à moins de 400 mètres à pied d'un couloir doté d'un circuit de transport en commun sur rue fréquemment servi;
 - ii) les politiques applicables sur les transects et les surzones, et les politiques sur l'esthétique urbaine de la sous-section 4.6 sont parfaitement respectées.