16 – Le Plan secondaire du secteur de Sherbourne et de New Orchard

Section 1 : Introduction

Le Plan secondaire du secteur de Sherbourne et de New Orchard définit l'orientation de la planification stratégique de l'aménagement et du réaménagement éventuels des terrains situés non loin des stations Sherbourne et New Orchard de l'O-Train. Ce secteur, représenté dans l'annexe A (Plan de désignation) est cerné au nord par la rivière des Outaouais, au sud par les propriétés voisines de l'avenue Byron, à l'est par l'avenue Cleary et à l'ouest par la promenade Sir-John-A.-MacDonald. Ce secteur comprend des parties des quartiers bien établis suivants : Ambleside, Woodroffe Nord, Woodpark et Carlingwood.

Section 2 : Vision et principes directeurs

Vision

Les énoncés de vision suivants définissent l'orientation de l'évolution de la zone et de l'aménagement de la rue principale.

- On profitera de la mise en service de l'O-Train pour consolider le rôle du chemin Richmond, dans le secteur de Sherbourne et de New Orchard, en tant que rue principale plus habitée, plus polyvalente et plus active et dynamique.
- Le parc linéaire Byron continuera d'être un couloir de verdure essentiel et un pôle d'activité pour ce secteur, en préservant le chemin Richmond à titre de rue principale construite d'un seul côté dans l'ensemble du secteur.
- Le réaménagement du parc linéaire Byron en espace vert plus actif viendra compléter l'activité sur la rue principale et améliorer la liaison entre cette rue et les zones du quartier au nord et au sud.
- Les parcs et les infrastructures de loisirs de la Ville seront mis en valeur pour répondre aux besoins de la population, à l'échelle locale et sur tout le territoire de la Ville.
- Le secteur continuera d'évoluer pour devenir une collectivité urbaine attrayante où il fait bon vivre; cette collectivité sera dotée de vastes espaces verts et d'un large éventail d'aménagements, notamment pour l'emploi, le commerce de détail donnant sur la rue, les services de quartier et les infrastructures communautaires, un ensemble de types de logements, ainsi qu'un excellent service de transport en commun.

- La densification sera compatible avec les quartiers voisins, qu'elle viendra compléter, et mettra l'accent sur l'interaction piétonnière à « échelle humaine » afin de promouvoir et d'appuyer la fonction des stations Sherbourne et New Orchard de l'O-Train et de mettre en valeur l'environnement bâti aménagé jusqu'aux stations.
- Des parcours et des liaisons piétonnables et cyclables de grande qualité et parfaitement reliés seront aménagés jusqu'aux quartiers voisins et jusqu'au réseau des espaces ouverts de la rivière des Outaouais.
- Le chemin Richmond continuera d'assurer une liaison routière importante et suivie avec l'ensemble de la collectivité urbaine, tant à l'est, le long de la rue Wellington, qu'à l'ouest en direction de l'avenue Carling; cet axe, dont la circulation automobile sera beaucoup plus modérée, permettra le stationnement sur rue.

Principes directeurs

L'aménagement ou le réaménagement de propriétés dans la zone d'aménagement doivent démontrer les moyens grâce auxquels la proposition respecte les conditions suivantes :

1) la façade nord du chemin Richmond sera caractérisée par un cadre d'aménagement constitué d'immeubles de moyenne hauteur (soit des immeubles de moyenne hauteur ou des socles de tour); dans les cas où ils sont autorisés, les éléments immobiliers de plus grande hauteur seront aménagés en retrait, et les immeubles les plus grands seront proches des deux stations de l'O-Train;

2) la totalité des espaces verts et des installations de loisirs publics utilisables sera conservée et agrandie dans la mesure du possible;

3) tous les travaux d'aménagement et de réaménagement seront conçus à une « échelle humaine », en donnant la priorité absolue aux modèles de conception conviviaux pour les piétons au rez-de-chaussée de tous les immeubles voisins du domaine public;

4) l'échelle et le caractère des quartiers existants seront préservés grâce à des transitions de hauteurs appropriées pour les nouveaux aménagements, en veillant à ce que ces aménagements privilégient l'O-Train par rapport au transport grâce à des voitures particulières.

Section 3 : Politiques sur la désignation des terrains

Zone de stations

Sherbourne et New Orchard sont des stations locales de l'O-Train aménagées dans des quartiers établis. Il ne s'agit pas de stations principales de correspondance. Par conséquent, le type et l'échelle des travaux d'aménagement, même s'ils doivent être

denses, urbains et regroupés, n'auront pas un profil comparable à celui que l'on pourrait trouver dans les principales stations de correspondance ou dans les carrefours longeant les lignes de transport en commun rapide.

Centrée dans les alentours des stations Sherbourne et New Orchard de O-Train, cette zone de stations, représentée dans l'annexe A (Plan de désignation), permet de réaliser un large éventail d'aménagements de quartiers axés sur les transports en commun, afin de renforcer ces stations de quartier. Cette zone de stations sera le secteur prioritaire pour l'amélioration du domaine public, selon les modalités exposées dans l'annexe B (Plan du domaine public) de ce plan secondaire.

1) Le réaménagement des propriétés portant la désignation de « zone de stations » doit respecter toutes les conditions suivantes :

a) le réaménagement doit comprendre différents aménagements, dont la majorité ou la totalité des locaux au rez-de-chaussée, donnant sur la rue principale, est occupée par des établissements de vente au détail ou commerciaux, accessibles depuis le trottoir;

b) malgré la politique 1)(a) ci-dessus, les aménagements résidentiels restants sont autorisés au rez-de-chaussée, à la condition qu'ils comprennent les éléments de façade active;

c) il faut limiter, dans toute la mesure du possible, les bateaux d'accès de trottoir et l'interruption des trottoirs par la circulation automobile, en regroupant les points d'accès, notamment ceux qui mènent à des zones de chargement avec ceux qui conduisent à des garages de stationnement, et installer ces points d'accès sur des rues secondaires dans le cas des lots d'angle;

d) il faut intégrer toutes les places de stationnement obligatoires ou prévues pour qu'elles fassent partie intégrante du site ou qu'elles soient aménagées en sous-sol;

e) il faut permettre l'aménagement des bureaux à petite échelle au rez-de-chaussée et obliger à aménager les bureaux plus vastes des étages supérieurs.

2) La zone de stations la plus proche de la station Sherbourne comprend des terrains donnant sur le chemin Richmond et sur l'avenue Cleary. Les travaux de réaménagement dans cette zone doivent respecter toutes les conditions suivantes :

a) il faut prévoir des bâtiments de moyenne hauteur généralement compris entre six et neuf étages;

b) malgré la politique 2)(a) ci-dessus, les sites dont le zonage permet une hauteur supérieure, avant l'adoption de ce plan secondaire, font l'objet de droits acquis pour ce qui est de l'autorisation de la hauteur;

c) malgré la politique 2)(a) ci-dessus, on pourra autoriser une hauteur de bâtiment supérieure, à concurrence de 12 étages, en étudiant la demande de rezonage dans chaque cas particulier, pourvu qu'il soit tenu compte, dans ces demandes d'aménagement, de toutes les considérations suivantes :

i) l'aménagement de places de stationnement et la manière dont elles sont aménagées, en privilégiant l'absence de places de stationnement prévues pour le nombre de logements ou d'aménagements dans la superficie brute supplémentaire, mesurée à partir de la hauteur permise de plein droit avant le zonage et en privilégiant l'aménagement de places de stationnement à l'intérieur du bâtiment et en sous-sol;

ii) l'aménagement de logements abordables;

iii) une marge de retrait le long de la ligne de lot avant, au-dessus du 4^{e} étage, qui permet de tracer une démarcation claire entre les sections inférieures et les sections supérieures du bâtiment et qui permet de réduire la vélocité des vents au niveau du sol.

3) Une liaison piétonnable et cyclable accessible au public et traversant le quadrilatère entre le 809 et le 801, chemin Richmond doit être aménagée afin de donner au public un moyen d'accès, depuis le chemin Richmond, aux terrains de la zone portant la désignation de « zone polyvalente institutionnelle », selon les modalités de l'annexe B (Plan du domaine public).

4) La zone de stations voisine de la station New Orchard comprend des terrains qui donnent sur le chemin Richmond, sur l'avenue New Orchard et sur la promenade Ambleside. Les travaux de réaménagement dans cette zone doivent répondre à toutes les conditions suivantes :

a) il doit s'agir de bâtiments d'au plus 20 étages de hauteur conformément à la politique 6) de la section 4 (Forme bâtie) et à l'annexe C (Plan de redistribution de la densité);

b) les aménagements doivent respecter les dispositions de la politique 1) ci-dessus;

c) ils doivent se présenter essentiellement sous la forme de bâtiments de faible hauteur qui encadrent la façade de rue dans le réaménagement des terrains donnant sur la promenade Ambleside.

Rues principales

Le secteur de la rue principale s'applique aux propriétés situées le long du chemin Richmond, entre l'avenue Cleary et l'avenue New Orchard, selon les modalités indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation). Cette zone comprend le côté nord du

chemin Richmond, à titre de rue principale construite d'un seul côté, mais non le parc linéaire Byron, sur l'entièreté du côté sud.

5) Le réaménagement de ce secteur comprendra des bâtiments de moyenne hauteur, de cinq ou six étages. Le relèvement de la hauteur au-delà du seuil permis dans le Plan officiel principal n'est autorisé que pour les lots visés par la redistribution de la densité conformément à l'annexe C (Plan de redistribution de la densité).

6) Les travaux de réaménagement sont assujettis à tous les règlements suivants dans la transition des hauteurs :

a) une marge de retrait suffisante, le long de la ligne de lot voisine d'une zone de quartier de faible densité pour assurer l'intimité visuelle, l'ensoleillement et l'aération transversale, généralement de l'ordre de 7,5 mètres ou plus;

b) une marge de reculement suffisante le long de la ligne de lot voisine d'un aménagement de quartier de faible densité au-delà du 4^{e} étage, qui correspond généralement à un plan angulaire de 45 degrés.

7) Le réaménagement des propriétés portant la désignation de rue principale prévoit une marge de retrait voisine de la rue principale pour accroître la largeur du trottoir tout en prévoyant des aménagements de façade active au rez-de-chaussée.

8) Le réaménagement désigné portant la désignation de rue principale peut comprendre des aménagements résidentiels et des bureaux au rez-de-chaussée donnant sur la rue principale, à la condition de respecter les politiques de la section 4 (Forme bâtie) sur les façades actives.

Aménagements de faible et de moyenne hauteurs autour du parc

La zone d'aménagements de faible et de moyenne hauteurs autour du parc s'applique aux propriétés construites du côté sud de l'avenue Byron et donnant immédiatement sur le parc linéaire Byron, comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation). La plupart de ces propriétés sont actuellement constituées d'aménagements de quartier de faible et de moyenne hauteurs.

9) Le réaménagement des propriétés de faible hauteur est constitué de bâtiments de faible hauteur.

10) Le réaménagement des propriétés de moyenne hauteur est généralement constitué de bâtiments pouvant atteindre cinq étages et six étages au 150, avenue Woodroffe, à la condition de prévoir une marge de retrait suffisante le long d'une ligne de lot voisine d'une zone de quartier de faible densité, généralement de l'ordre de 7,5 mètres ou plus.

11) Malgré la politique 10) ci-dessus, les propriétés donnant sur l'avenue Byron, entre l'avenue Redwood et le chemin Sherbourne, peuvent être réaménagées et comprendre des bâtiments d'au plus six étages sur une profondeur générale de 45 mètres depuis l'avenue Byron, pourvu que toutes les conditions suivantes soient respectées :

a) un point de mire est prévu dans la conception des immeubles à l'angle du chemin Sherbourne et de l'avenue Byron et à l'angle de l'avenue Redwood et de l'avenue Byron;

b) les hauteurs de bâtiment sont abaissées et passent de six étages au-delà de 45 mètres depuis l'avenue Byron à un maximum de trois étages à l'endroit où le lot se rapproche de l'avenue Keenan;

c) tout est mis en œuvre pour conserver les arbres existants qui bordent l'avenue Redwood.

12) Les aménagements autorisés sont constitués de toutes sortes d'aménagements résidentiels, dont les maisons individuelles, les habitations jumelées, les maisons en rangée, les habitations en rangée superposées, les duplex, les triplex ainsi que les immeubles d'appartements de faible et de moyenne hauteurs.

Quartier d'immeubles d'appartements

Le secteur du quartier d'immeubles d'appartements désigne les terrains situés au nord du chemin Richmond, non loin de la station New Orchard, comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation). Ces terrains sont caractérisés essentiellement par les immeubles résidentiels existants aménagés dans une configuration de tour dans le parc. On encourage le réaménagement des terrains sous-utilisés dans cette zone de manière à promouvoir l'application des politiques ci-après.

13) Les sites aménagés dans une configuration de tour dans le parc dans ce secteur doivent respecter toutes les conditions suivantes :

a) les propositions visant à conserver les tours résidentielles existantes sont conçues pour intégrer les tours existantes dans les travaux de réaménagement proposés et pour compléter le tissu urbain voisin;

b) on encourage la construction de locaux commerciaux de quartier au rez-de-chaussée dans l'ensemble du secteur, en mettant l'accent sur les façades donnant sur le chemin Richmond et sur l'avenue New Orchard;

c) les aménagements longeant les lignes de lot voisines à des rues doivent :

i) prévoir une ligne de façade de bâtiment représentant la majorité de la largeur du lot afin de réaliser une façade continue donnant sur la rue;

ii) prévoir des immeubles à proximité de la rue pour réaliser un mur urbain continu, généralement avec une marge de retrait maximum de 3 m;
iii) prévoir des bâtiments qui ont des entrées actives donnant sur la rue et un vitrage au niveau du rez-de-chaussée;
iv) malgré la politique 13)(c)(ii) ci-dessus, les propriétés peuvent prévoir des marges de reculement plus importantes dans la cour avant dans les cas où elles comprennent l'un des éléments suivants : une œuvre d'art public importante, l'entrée donnant accès à des lieux publics du domaine privé ou une esplanade publique;

d) prévoir une liaison piétonnable et cyclable publiquement accessible et traversant le quadrilatère, en plus de relier le 1075, chemin Richmond et le 1090, promenade Ambleside, afin de donner accès au chemin Richmond depuis la promenade Ambleside, comme le précise l'annexe B (Plan du domaine public);

e) afin de garantir l'échelle humaine des travaux d'aménagement, on encourage la construction d'immeubles de faible hauteur donnant sur une rue publique, les immeubles de moyenne ou de grande hauteur étant idéalement aménagés à l'intérieur du site;

f) on encourage l'aménagement d'une cour intérieure sur les terrains dont la superficie est généralement supérieure à 2 000 mètres carrés;

g) les tours doivent être suffisamment espacées pour que le domaine piétonnier de la promenade Ambleside ne soit pas pénalisé par un effet de canyon.

14) Dans les cas où le réaménagement réalisé dans ce secteur, sur les terrains de 1 000 mètres carrés ou plus, concerne des biens-fonds dont les lignes de lot jouxtent les terrains des espaces ouverts de la Commission de la capitale nationale (CCN), on doit tenir compte des techniques suivantes comme point de départ des travaux de conception pour améliorer l'environnement piétonnier du couloir de la CCN et offrir un environnement piétonnier sûr et accueillant :

a) des immeubles de deux à quatre étages de hauteur encadrant le couloir de la CCN et qui pourraient faire partie du socle d'un complexe plus vaste;

b) des unités de plain-pied donnant sur le couloir des espaces ouverts reliant les entrées actives de ces unités et le domaine public;

c) des entrées actives et des fenêtres transparentes donnant sur le couloir des espaces ouverts constitué au moins de la plus grande partie de la façade;

d) des matériaux de construction de qualité supérieure.

15) Les propriétés de la zone du quartier d'immeubles d'appartements font l'objet d'autorisations de hauteur importantes dans le zonage sous-jacent; le Règlement de zonage établit donc la hauteur maximum supérieure autorisée de plein droit, et la densité doit être restreinte en appliquant l'indice de superficie pour ce secteur.
16) malgré la politique 15) ci-dessus et la politique 1) de la section 4 (Forme bâtie), sur les lots dont la superficie est inférieure à 1 000 mètres carrés et dans les cas où le Règlement de zonage autorise un immeuble de faible ou de moyenne hauteurs au moment de l'adoption de cette politique, une augmentation de la hauteur du bâtiment donnant lieu à la construction d'un immeuble de grande hauteur dont l'élévation correspond à la limite inférieure de ce type de bâtiment sera envisagée, dans chaque cas particulier et dans le cadre d'une demande de rezonage propre au secteur, si toutes les considérations suivantes entrent en ligne de compte dans l'examen de ces demandes :

a) l'aménagement de places de stationnement et la manière dont elles sont aménagées, en privilégiant l'absence de places de stationnement prévues pour le nombre de logements ou d'aménagements dans la surface brute supplémentaire, mesurée d'après la hauteur autorisée de plein droit avant le zonage et en privilégiant l'aménagement de places de stationnement à l'intérieur du bâtiment et en sous-sol;

b) l'aménagement de logements abordables;

c) des options prévoyant des distances de séparation satisfaisantes entre les immeubles de grande hauteur existants et projetés, qui pourraient comprendre des variations de hauteur, des décalages ou la limitation des accords de distance de séparation;

d) une marge de retrait le long de la ligne de lot avant, au-dessus du 4e étage, ce qui permet de tracer une démarcation claire entre les sections inférieures et supérieures du bâtiment et de réduire la vélocité des vents au rez-de-chaussée.

16.1. Dans le cas de la propriété portant le NIP 039700163 et ayant pour adresse municipale le 1071, promenade Ambleside, les hauteurs maximales sont déterminées par la modification du Règlement de zonage donnant lieu à la désignation R5C[2823] F(3.0), annexe 464, qui établit une annexe de hauteur et autorise des hauteurs de bâtiment pouvant atteindre 32 étages. (Règlement 203-242)

Zone institutionnelle polyvalente

17) Le réaménagement de cette zone prévoit des bâtiments de différentes hauteurs, conformément aux conditions suivantes :

a) ***les parties du lot voisin le plus proche d'une zone résidentielle doivent inclure une marge de retrait minimale de 10,5 m pour les bâtiments de moyenne hauteur et de 14 m pour les bâtiments de grande hauteur, mesurée depuis la ligne du lot résidentiel, ainsi qu'une forme bâtie de faible hauteur; (Règlement 2024-380) (appel(s) reçu)***

b) des bâtiments de moyenne hauteur pour la partie du terrain dont la façade donne sur l'avenue Cleary;

c) des bâtiments de grande hauteur, pouvant atteindre 16 étages, sont autorisés et doivent :

i) être implantés et conçus pour réduire les effets de l'ombre sur la collectivité du quartier de faible hauteur voisine;

ii)être situés de manière à limiter le plus possible l'impact visuel sur les immeubles de grande hauteur voisins;

iii) être situés non loin du couloir de la CCN ou sur un site permettant de rompre la volumétrie cumulative le long du chemin Richmond.

b) Le réaménagement des terrains appartenant à cette désignation oblige à faire de la majorité des aménagements proposés des services communautaires institutionnels, notamment des garderies, des églises, des résidences pour retraités, des centres communautaires, des établissements de soins de longue durée, des jardins, des logements abordables, en milieu de soutien ou multiconfessionnels, des parcs publics, des centres de conditionnement physique, des cliniques ou des jardins communautaires. Il faudra modifier le zonage pour démontrer que la majorité des désignations comprennent des aménagements de services communautaires institutionnels. D'autres aménagements pourront être autorisés dans les cas où la justification de la planification et l'échelonnement des travaux d'aménagement démontrent que l'on construit initialement les établissements des services communautaires exigés en vertu de cette politique et que tous les autres aménagements proposés sont compatibles. Les aménagements commerciaux de petite échelle sont autorisés dans le cadre de cette désignation, en mettant l'accent sur les soins médicaux, les pharmacies et les services personnels, la restauration et d'autres locaux de détail complémentaires des services communautaires institutionnels.

c) Le réaménagement doit comprendre tous les éléments suivants :

a) un sentier piétonnier et cyclable reliant la ligne de lot latérale est du 809, chemin Richmond et l'intérieur du site;

b) des trottoirs reliant sans interruption les deux côtés de l'avenue Cleary et le site;

c) des rues intérieures, publiques ou privées, afin de morceler l'ensemble du site.

20) Pour déposer une demande de modification du règlement de zonage afin d'ajouter des aménagements autorisés ou de modifier la hauteur autorisée de plein droit, il faut prévoir un plan d'avant-projet précisant tous les éléments suivants :

a) le réaménagement projeté du site dans son intégralité;

b) la compatibilité de la forme bâtie proposée non loin des zones résidentielles;

c) les points d'accès pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes;

d) la conformité aux dispositions des politiques 17) à 20) de la section 3 (Politiques sur la désignation des terrains).

Zone institutionnelle

Les terrains qui font partie de la zone institutionnelle, représentés dans l'annexe A (Plan de désignation), sont actuellement utilisés comme aménagements communautaires essentiels, ainsi que pour des églises et des écoles. Les terrains qui donnent sur l'avenue Byron assurent une fonction communautaire essentielle pour l'ensemble de la zone et contribuent dans une large mesure à l'utilisation du couloir linéaire Byron.

21) Dans tous les travaux majeurs de réaménagement ou dans la modification des terrains appartenant à la désignation de zone institutionnelle, on encourage les promoteurs à respecter les exigences des politiques 18) et 20)(a) à (c) de la section 3 (Politiques sur la désignation des terrains), en prévoyant des bâtiments dont la limite maximale de hauteur est de cinq étages.

Section 4 : Forme bâtie

Immeubles de grande hauteur

1) Les immeubles de grande hauteur sont limités dans la zone d'aménagement à une hauteur comprise entre 10 et 30 étages. Dans les cas où les immeubles de grande hauteur sont jugés appropriés, il faut réunir toutes les conditions suivantes pour respecter la définition d'immeuble de grande hauteur :

a) le terrain a généralement une superficie de 2 000 mètres carrés ou plus;

b) il faut généralement prévoir une distance de 20 mètres pour séparer les tours, et toute demande de dérogation mineure doit permettre de confirmer que les tours existantes ou futures peuvent être décalées afin de prévoir une distance suffisante entre ces tours et s'assurer que tous les effets d'ombrage ne sont pas accentués du fait de la dérogation mineure demandée;

c) la tour du bâtiment proposé accuse généralement un décalage d'au moins 10 mètres par rapport aux lignes des propriétés voisines;

d) le socle animant le domaine piétonnier forme généralement un mur urbain continu dans sa totalité ou est le plus proche possible de l'ensemble de la ligne de façade et cadre avec les bâtiments voisins pour la volumétrie, la hauteur et le rythme architectural.

2) Toutes les dispositions suivantes sont obligatoires dans la conception des immeubles de grande hauteur :

a) la tour doit prévoir une marge de retrait à partir des façades du socle et doit être articulée de manière à rompre la volumétrie du bâtiment et à favoriser le panorama sur le ciel, l'ensoleillement et la transition avec les propriétés voisines;

b) la tour doit être conçue de manière à tenir compte des effets d'ombrage des zones sensibles voisines, notamment les quartiers de faible hauteur;

c) les salles de mécanique sur les toits doivent s'intégrer architecturalement de manière à s'harmoniser avec la conception de la tour et continuer de cadrer avec le caractère général de cette tour;

d) la tour doit être bien proportionnée et reprendre généralement l'approche du podium et de la tour dans la conception de la forme bâtie;

e) la hauteur du socle ne doit pas être inférieure à trois étages ni supérieure à six étages.

Immeubles de moyenne hauteur

3) Les immeubles de moyenne hauteur s'entendent des bâtiments de cinq à neuf étages. Dans les cas où l'on indique que ces immeubles sont appropriés, on encourage les promoteurs à respecter les caractéristiques suivantes dans la conception :

a) l'aménagement d'un socle approprié de l'ordre de deux à quatre étages, harmonisé avec le trottoir et le domaine piétonnier;

b) une tranche supérieure (dont la hauteur est à peu près équivalente à la largeur de l'emprise) faisant partie du mur urbain et se rapportant aux immeubles voisins, en faisant appel à la fois au tracé, aux matériaux de construction, à la symétrie de l'espacement ou à d'autres techniques de conception urbaine assurant l'unité du paysage urbain;

c) d'autres techniques de conception comme les marges de retrait et les marges de reculement pour éviter l'effet de canyon le long des rues publiques voisines et pour réduire le plus possible les impacts visuels et microclimatiques sur le domaine public et sur le domaine privé.

Façades actives

Les propriétés dont la ligne de façade jouxte la zone d'une façade active, indiquée dans l'annexe B (Plan du domaine public) doivent réunir les caractéristiques suivantes au moment des travaux d'aménagement :

4) Tous les travaux d'aménagement ou de réaménagement du côté nord du chemin Richmond et adjacents à une ligne de façade active seront conçus pour animer les espaces publics sur lesquels ils donnent en faisant appel à différentes techniques, notamment en intégrant les installations piétonnières ainsi que les caractéristiques et détails d'architecture qui viendront rehausser la sécurité des piétons et doter les lieux d'un attrait visuel pour enrichir l'expérience piétonnière, en tenant compte de toutes les considérations suivantes et :

a) en prévoyant un vitrage transparent et des entrées principales actives pour la majorité du mur du rez-de-chaussée jouxtant la ligne de façade active;

b) en faisant appel à des matériaux de qualité supérieure pour toutes les élévations donnant sur le domaine public;

c) en prévoyant une bordure bâtie continue le long de la rue ou de l'espace public, ainsi que des retraits variés dans les cas où un parc public-privé (PPP) est aménagé au niveau du sol;

d) en ne prévoyant aucune place de stationnement en surface à l'extérieur, entre l'immeuble et la rue;

e) en ne prévoyant aucune place de stationnement à l'intérieur, au rez-de-chaussée ou aux niveaux supérieurs des immeubles de moyenne ou de grande hauteur dans les cas où ces places de stationnement nuisent au domaine public, ou encore en aménageant des installations qui contribuent à l'animation de l'environnement urbain;

f) en prévoyant différents moyens d'accès piétonnier distincts pour les locaux du rez-de-chaussée;

g) en aménageant des places de stationnement internes sur les sites hors du champ de vision dans un lieu du domaine public;

h) le domaine public intègre les arbres existants et des arbres nouvellement plantés.

5) Tous les travaux d'aménagement du côté sud du chemin Richmond et adjacents à une ligne de façade active seront conçus en respectant toutes les conditions suivantes :

a) les aménagements résidentiels autorisés au rez-de-chaussée, à la condition que chaque logement qui donne sur la rue de façade active soit doté de moyens d'accès piétonniers principaux individuels directs;

b) voie d'accès automobile obligatoire depuis une rue latérale, le cas échéant, et élimination ou réduction, dans toute la mesure du possible, des moyens d'accès automobile à partir de l'avenue Byron;

c) dans les cas où il n'y a pas de moyen d'accès à partir d'une rue latérale, les travaux d'aménagement ou de réaménagement doivent réduire le plus possible la présence visuelle et fonctionnelle de toutes les places de stationnement prévues à l'intérieur et à l'extérieur, et la largeur de la porte des garages ne doit généralement pas être supérieure au tiers de la largeur de tout le bâtiment, en évitant les doubles entrées de voiture et les portes de garage doubles;

d) seul un bateau de trottoir est autorisé pour chaque lot, et l'autorisation est définie dans le Règlement de zonage.

Redistribution de la densité

Certains sites de la zone d'aménagement sont répertoriés pour se prêter à la redistribution de la densité. Cette redistribution vise à permettre de redistribuer la densité autorisée de plein droit dans le zonage sous-jacent pour tenir compte des principes de la forme bâtie de ce plan secondaire et des autres lignes directrices de la Ville sur l'esthétique urbaine.

6) Le Conseil peut approuver la conception d'une forme bâtie qui déroge aux dispositions décrites dans la section 3 (Politiques sur la désignation des terrains) pour ce qui est de la hauteur maximum des bâtiments pour les propriétés visées dans l'annexe C (Plan de redistribution de la densité), pourvu que toutes les conditions suivantes soient respectées au préalable :

a) le lot s'étend sur une superficie d'au moins 2 000 mètres carrés;

b) la superficie au sol d'une tour résidentielle atteint généralement un maximum de 750 mètres carrés;

c) le lot doit jouxter au moins deux domaines publics (comme des routes, des sentiers ou des espaces verts);

d) l'aménagement proposé n'est pas supérieur à la hauteur maximum autorisée et établie dans ce plan secondaire, selon les modalités précisées dans l'annexe C (Plan de redistribution de la densité);

e) l'aménagement proposé prévoit une superficie d'au moins 200 mètres carrés pour les espaces publics du domaine privé;

f) l'aménagement proposé respecte les principes de la forme bâtie reproduits dans les politiques 1) à 3) de la section 4 (Forme bâtie), le cas échéant.

7) Afin de protéger les caractéristiques établies et le modèle des zones de quartier existantes à l'intérieur de la zone d'aménagement et non loin de cette zone, ce plan secondaire recense les propriétés qui ne se prêtent pas à la redistribution de la densité en raison des circonstances et du contexte des lots, selon les modalités indiquées dans l'annexe C (Plan de redistribution de la densité).

Section 5 : Domaine public

1) Les nouveaux parcs urbains et les nouvelles places publiques seront aménagés de concert avec les travaux d'aménagement qui se dérouleront dans les secteurs indiqués dans l'annexe B (Plan du domaine public), dans le cadre du processus d'examen des travaux d'aménagement et en donnant la priorité à l'aménagement des terrains réservés à la création de parcs.

2) Les parcs publics-privés (PPP) sont destinés à servir d'espace ouvert de plein air sur les terrains privés et doivent être accessibles au public dans le cadre d'accords. L'emplacement des futurs PPP sera déterminé et garanti lors du processus d'examen des projets d'aménagement. Ces PPP projetés :

a) comprendront des panneaux indicateurs installés bien en vue et précisant le nom et l'adresse du lieu, en plus d'indiquer que ce lieu est accessible au public;

b) comprendront des installations publiques programmées et aménagées sur les lieux;

c) viendraient s'ajouter aux terrains qui seraient aménagés dans une marge de retrait, à un espace ouvert paysagé ou à des aires d'agrément aménagées au niveau du sol et prévues dans le Règlement de zonage; on ne peut pas en tenir compte pour remplacer un terrain à vocation de parc;

d) seront soumis à des servitudes de surface inscrites au titre foncier pour tous les secteurs aménagés exclusivement à l'intention du grand public et y resteront assujettis en permanence pour pérenniser l'accès public; les accords prévoiront également, non loin des PPP, des zones privées ouvertes au public de concert avec la vocation voisine de la zone appuyée par le PPP (une terrasse extérieure par exemple).

3) Les rues vertes indiquées dans l'annexe B (Plan du domaine public) serviront à assurer la liaison entre la collectivité et le réseau d'espaces verts environnant, les installations communautaires et les espaces ouverts le long de la rivière des Outaouais et sur les berges de cette rivière. Les propriétés dont la ligne de lot est voisine d'une rue verte doivent être aménagées en intégrant des arbres à couvert forestier bordant la rue,

dans l'emprise publique ou sur un terrain privé, dans le cadre du réaménagement de ces propriétés.

Section 6 : Mise en œuvre

1) On se penchera sur des stratégies de gestion de la demande de transport (GDT) pour la zone visée au moment des travaux de réaménagement, dans le cadre du processus d'examen et d'approbation du projet d'aménagement. On recommande d'adopter des stratégies de gestion des transports prévoyant des laissez-passer de transport en commun pour les nouveaux résidents et des installations publiques de covoiturage sur le site.

2) Voici les avantages communautaires qui peuvent faire partie des bienfaits communautaires de la section 11 du volume 1 du Plan officiel. Ces avantages ont été définis dans le cadre du processus de consultation publique, dont l'élaboration des politiques propres aux secteurs pour la zone d'aménagement :

a) nouveau lieu de rassemblement communautaire (la place Winston par exemple);

b) nouveau centre communautaire (pour les loisirs, les arts, le théâtre, des salles de réunion, etc.);

c) nouveaux parcs de poche le long du chemin Richmond (soit à l'angle de l'avenue Lockhart et du chemin Richmond, à l'angle de l'avenue Redwood et du chemin Sherbourne, près du Tim Hortons, etc.);

d) mesures de modération de la circulation sur le chemin Sherbourne;

e) embellissement de l'avenue Woodroffe (entre Richmond et Parkway);

f) nouvelles œuvres d'art public;

g) mise en valeur de l'aménagement urbain des stations de l'O-Train ou des environs immédiats;

h) améliorations à apporter aux parcs Ambleside, McKellar, McEwen et Woodroffe, dont les bancs publics, l'ombrage, les planches de jeux, les nouvelles structures de jeux pour les adolescents, les tables à pique-nique, les jardins communautaires, les toilettes, les aires de jets d'eau et un nouveau pavillon;

i) aménagement du lieu dans le parc linéaire Byron.

3) L'implantation conceptuelle des parcs visés dans l'annexe B (Plan du domaine public) vise à préciser le lot à réserver à l'aménagement d'un parc. La localisation des étoiles ne correspond pas à la localisation exacte du lot du parc projeté envisagée. La

localisation et la superficie du parc sont déterminées au moment des demandes de réaménagement déposées, en consultant la Ville d'Ottawa et en respectant le Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs. Les types d'esplanades de parcs urbains prévus pour le secteur de Sherbourne et de New Orchard constituent :

a) des espaces actifs paysagés et permettant d'aménager des structures de jeux pour enfants (99, New Orchard, 975-955, chemin Richmond, 950, avenue Byron ainsi que les terrains situés entre le chemin Sherbourne et l'avenue Redwood au sud de l'avenue Byron);

b) des esplanades de liaison assurant la liaison piétonnable et cyclable traversant les quadrilatères, en prévoyant un revêtement de surface minéralisé et des zones d'assise (entre le 1090, promenade Ambleside et le 1075, chemin Richmond);

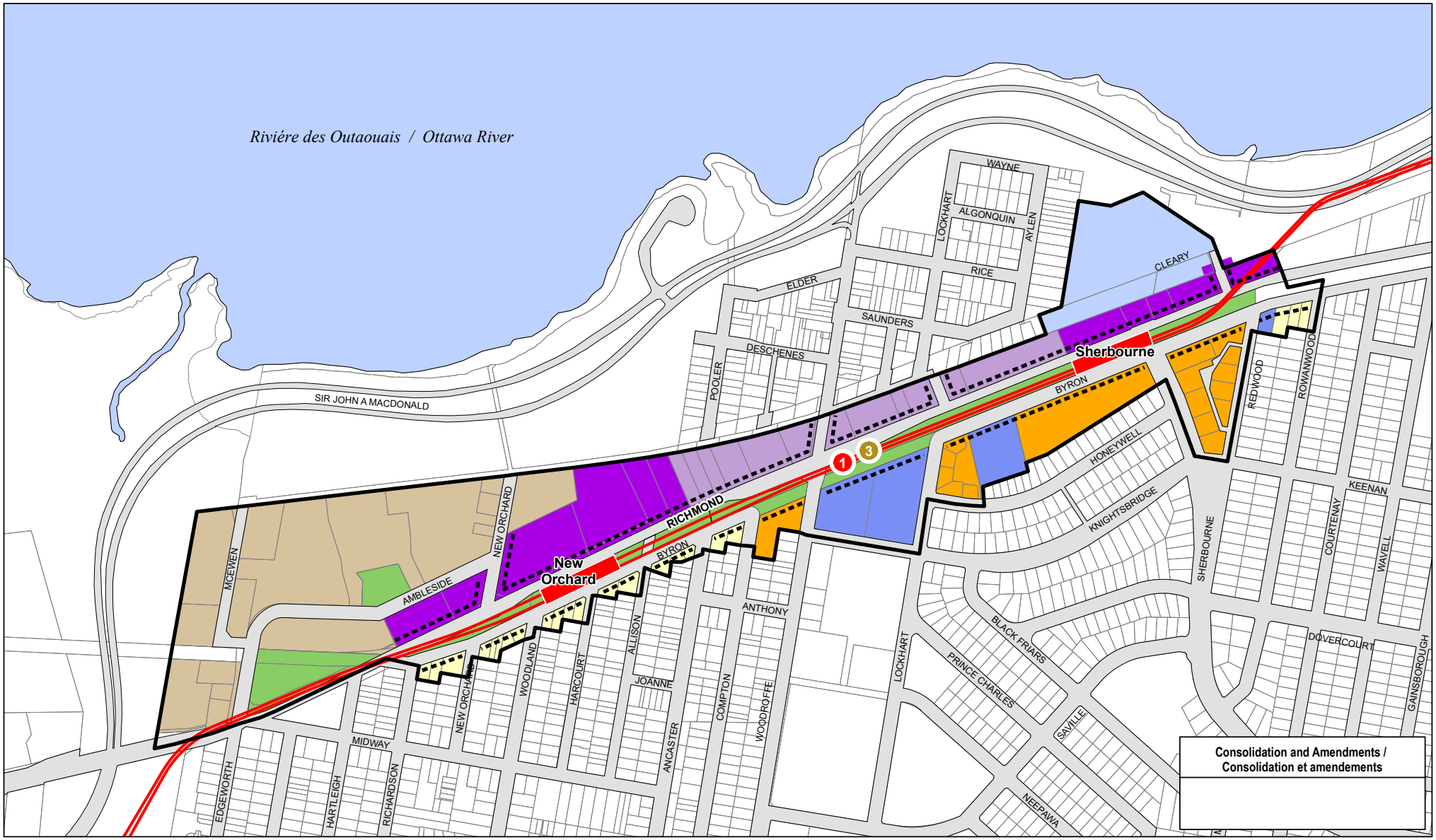
c) des espaces d'esplanades publiques dans le coin nord-est de l'avenue New Orchard et du chemin Richmond (1047, chemin Richmond) et non loin de l'avenue Cleary (30, avenue Cleary), afin d'aménager des espaces publics multifonctionnels dotés de revêtements de surface minéralisés, d'un paysagement et de zones d'assise.

Annexes

Annexe A – Plan de désignation

Annexe B – Plan du domaine public

Annexe C – Plan de redistribution de la densité



Sherbourne and New Orchard / Sherbourne et New Orchard

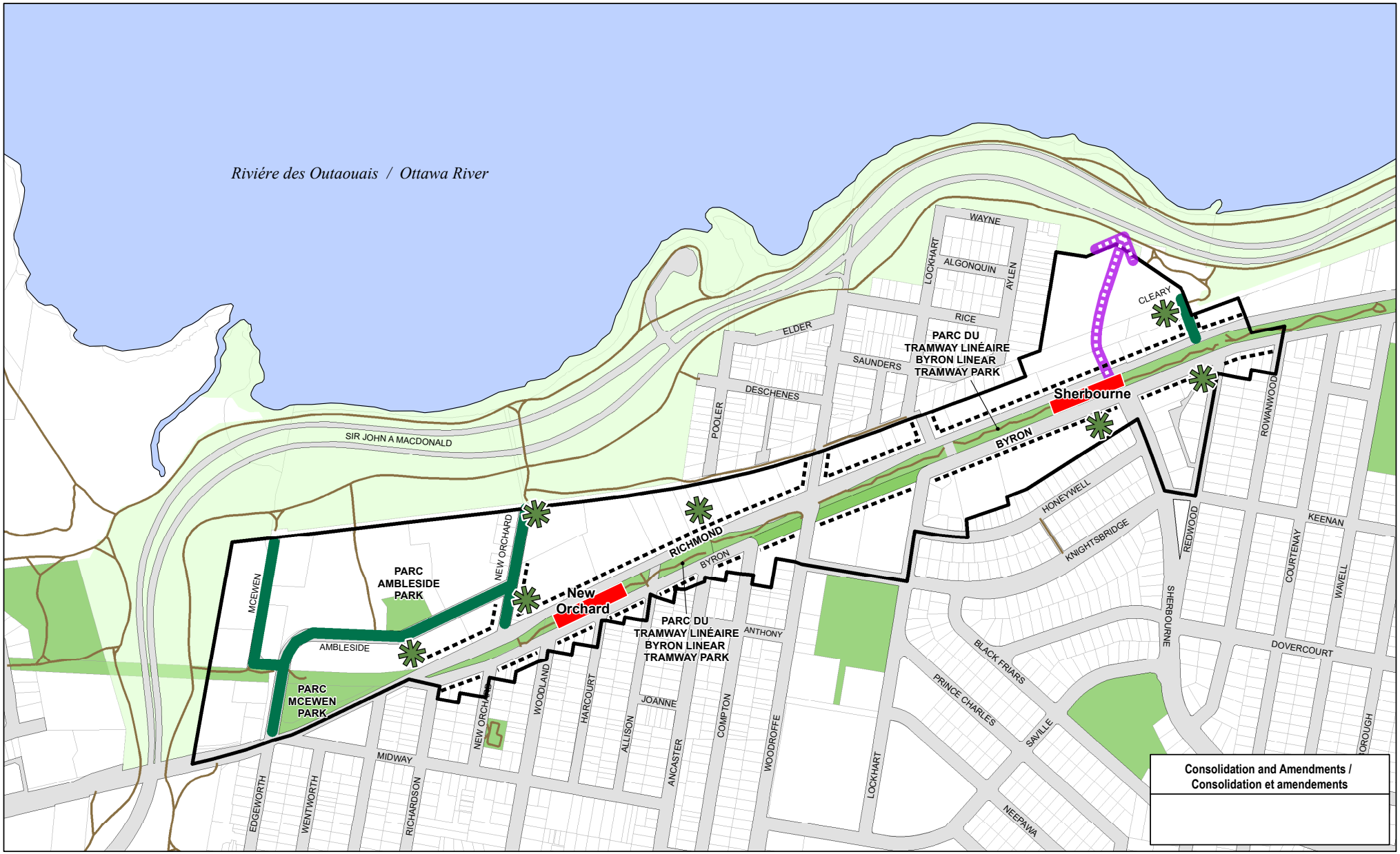
SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe A - Plan de désignation

- Sherbourne and New Orchard Secondary Plan / Plan secondaire - Sherbourne et New Orchard
- Station Area / Zone de Station
- Mainstreet / Rue principale
- Low-Rise Park Frame / Aménagements de faible hauteur autour du Parc
- Mid-Rise Park Frame / Aménagements de moyenne hauteur autour du Parc
- Apartment Neighbourhood / Quartier d'immeubles de logements
- Institutional Mixed-Use/ Institutionelles Polyvalent
- Institutional / Institutionelles
- Park / Parc
- Active-Frontage / Façade active
- O-Train Station / Station O-Train
- 1 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

0 50 100 200 Meters

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



Sherbourne and New Orchard / Sherbourne et New Orchard

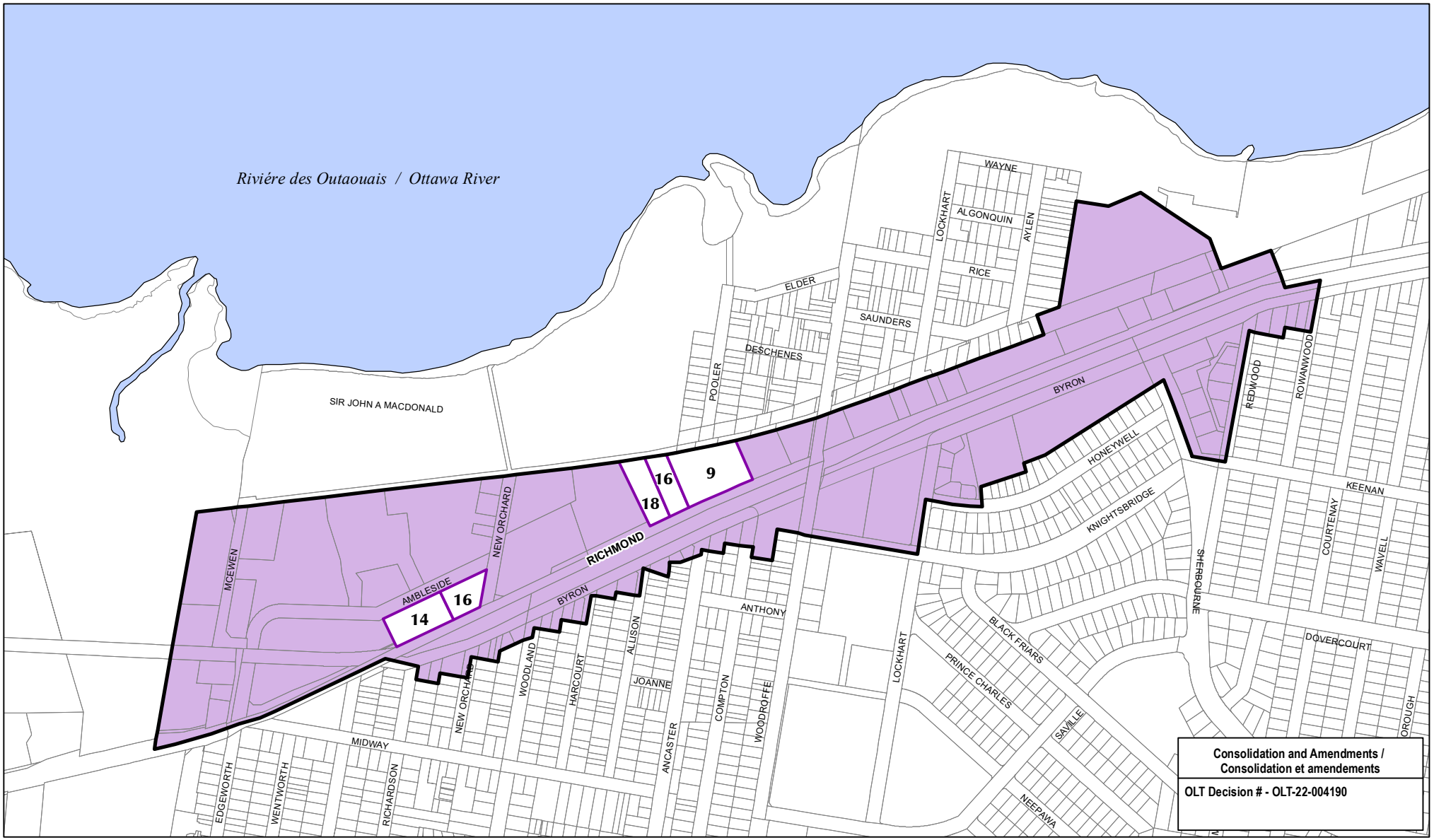
SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule B - Public Realm Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe B - Plan du domaine public

- Sherbourne and New Orchard Secondary Plan / Plan secondaire - Sherbourne et New Orchard
- Through Block Pedestrian/Cycling Connection (approximate location) / Liaison en milieu d'îlot (emplacement approximatif)
- Greenstreets / Rues vertes
- Active-Frontage / Façade active
- Capital Greenspace / Espace vert de la capitale
- Park / Parc
- Conceptual Location of Future Urban Park Plaza - 400m^2 / Emplacement conceptuel de la place publique – 400 m^2
- O-Train Station / Station O-Train

0 50 100 200 Meters

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



Sherbourne and New Orchard / Sherbourne et New Orchard

SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule C - Density Redistribution Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe C - Plan de redistribution de la densité

Sherbourne and New Orchard Secondary Plan / Plan secondaire - Sherbourne et New Orchard

Areas not appropriate for on-site density redistribution / Zones inadmissibles à la redistribution de la densité

XX — Maximum number of storeys after density redistribution / Étages maximales suite à la redistribution de la densité

Ottawa

0 50 100 200 Meters

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

**Note: The max height shown on this schedule indicates the max permitted height in each character area identified in this Plan. It is NOT an as-of-right condition applicable to every single property. It only applies to properties where density redistribution may be deemed appropriate in accordance with the conditions established in this Plan.
** Remarque: La hauteur maximum indiqué sur ce calendrier indique la hauteur max autorisée dans chaque zone de caractère identifiés dans ce plan. Il est pas une condition que de plein droit applicable à chaque propriété unique. Elle ne concerne que les propriétés où le répartition de la densité peut jugées appropriées en conformité avec les conditions établies dans ce plan.