

## Table des matières

<b>17 – Le Plan secondaire de South Keys</b> .....	2
Section 1 : Introduction .....	2
Section 2 : Implantation .....	2
Section 3 : Vision .....	2
Section 4 : Désignations, densité, forme bâtie, hauteurs de bâtiment et domaine public .....	4
Annexes.....	17



# 17 – Le Plan secondaire de South Keys

## Section 1 : Introduction

L'objectif de ce plan secondaire est de transposer les principaux aspects du secteur de South Keys dans Blossom Park et le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank dans la politique du Plan officiel. Le Plan secondaire de South Keys et le PCC orientent l'aménagement public et privé des propriétés captées dans le secteur du Plan secondaire et doivent être interprétés de concert l'un avec l'autre. Le secteur du Plan secondaire est appelé à se transformer pour devenir un lieu plus polyvalent, mieux connecté et plus attrayant pour les piétons et les cyclistes. La densification des travaux d'aménagement est justifiée dans le carrefour South Keys; le ruisseau Sawmill doit être protégé et valorisé, et le secteur sera soumis à une norme rigoureuse d'esthétique urbaine dans les nouvelles propositions d'aménagement.

## Section 2 : Implantation

Le secteur du Plan secondaire est implanté dans le quartier 10 (Gloucester-Southgate). Il s'étend à la zone comprise entre le couloir ferroviaire de Walkley au nord, la rue Bank et les adresses du 2401 et du 2425 de la rue Bank à l'est, le chemin Hunt Club au sud et le réseau de l'O-Train/Transitway à l'ouest. Le secteur du Plan secondaire est représenté dans l'annexe A (Hauteurs maximums des bâtiments).

## Section 3 : Vision

Ce plan secondaire et le PCC correspondant permettront de répondre aux futurs besoins de ce secteur en expansion. Ce plan secondaire sera mis en place sur plusieurs années et a été conçu pour s'adapter à l'évolution des tendances de conception et aux pressions économiques et sociales.

La rue Bank proposera plusieurs usages, allant d'un espace commercial et résidentiel propice aux interactions sociales à une plaque tournante pour les déplacements dans le secteur. Le couloir sera confortable et invitant pour les piétons et les cyclistes de tous les niveaux d'aptitude grâce à une infrastructure bien connectée.

Le carrefour South Keys est un vaste site qui a le potentiel de se transformer, au fil du temps, en une communauté dynamique et en un véritable carrefour pour le transport en commun offrant une foule de possibilités pour s'y installer, travailler et se divertir, peu importe l'âge et les capacités des résidents. Ce carrefour est appelé à se transformer en carrefour urbain. La rue principale accessible aux piétons et les espaces publics créeront un noyau urbain dynamique d'un point de vue culturel et accessible en transport en commun.

Le ruisseau Sawmill sera une aire naturelle protégée et améliorée, puis intégrée dans le carrefour South Keys à mesure que les projets d'aménagement seront réalisés à proximité. Le ruisseau est un élément naturel d'importance. Si les gens s'y rendent à certains endroits pour profiter de la nature, l'accès public à d'autres portions est interdit pour protéger l'habitat.

### 3.1 Principes directeurs

#### Rue Bank et ses environs

1. Étayer les différents rôles de la rue Bank, qui est un milieu de vie, de travail, de socialisation, de transport et, en définitive, une rue qui priorise le confort des piétons et des cyclistes.
2. Aménager un réseau de trottoirs, de sentiers, de couloirs de verdure et d'infrastructures cyclables et parfaitement visibles qui relie les espaces verts, les parcs, les stations de transport en commun et d'autres destinations importantes situés le long du couloir.

#### Carrefour South Keys

3. Favoriser l'aménagement de ce secteur en donnant un côté plus urbain au sol et au quadrilatère, promouvoir un usage mixte des sols et augmenter l'utilisation du sol, plus particulièrement à proximité des stations Greenboro et South Keys de l'O-Train.
4. Présenter un modèle de quadrillage qui respecte le tissu du quartier.
5. Aménager une nouvelle rue principale dynamique en plein cœur du quartier et qui complétera la rue Bank.
6. Établir des secteurs pour les espaces verts, dont les parcs et les aménagements municipaux qui répondent aux besoins de la collectivité envisagée dans le carrefour South Keys.
7. Prévoir, dans le carrefour South Keys, des moyens directs, pratiques, sécuritaires et attrayants donnant accès aux collectivités voisines et aux transports en commun pour les cyclistes et les piétons.

#### Ruisseau Sawmill

8. Protéger le ruisseau de l'empiètement des aménagements adjacents en établissant des limites pour l'aménagement au sommet du talus du cours d'eau.
9. Rendre accessibles certaines sections du ruisseau, que ce soit visuellement ou physiquement, selon leur fragilité écologique.
10. Appuyer les efforts de reboisement dans le secteur du ruisseau.

## Section 4 : Désignations, densité, forme bâtie, hauteurs de bâtiment et domaine public

Cette section comprend les politiques détaillées qui s'appliquent à la zone d'aménagement de South Keys, en plus des politiques pertinentes du Plan officiel. Elle définit les exigences des principaux éléments essentiels à la collectivité, en établissant l'environnement physique de la zone du Plan secondaire.

### 4.1 Carrefour South Keys

Le carrefour South Keys est défini dans l'annexe A (Hauteurs maximums des bâtiments) et dans l'annexe B (Plan du domaine public). Les terrains du carrefour South Keys sont généralement situés à moins de 800 mètres à pied des stations Greenboro et South Keys de l'O-Train, dans des secteurs dans lesquels on encourage une augmentation de la hauteur et de la densité et un ensemble complet d'aménagements favorisant les transports en commun. Le carrefour South Keys jouera un rôle important sur lignes 2 et 4 du réseau de l'O-Train et dans le Transitway sud-est. Éventuellement, la station South Keys de l'O-Train deviendra une station multimodale, soit un point de correspondance entre le train et l'autobus, à l'intention des navetteurs qui viennent de Barrhaven et de Riverside-Sud. En outre, la station South Keys de l'O-Train sera un point de correspondance pour les passagers au départ et à destination de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. La station Greenboro de l'O-Train restera un point de correspondance multimodal.

Les politiques suivantes s'appliquent généralement au carrefour South Keys.

- 1) Les exigences minimums à respecter pour le stationnement des voitures sont ramenées aux normes du cœur du centre-ville, et les exigences maximums sont ramenées à des niveaux égaux ou inférieurs aux normes du secteur urbain intérieur, en vertu du Règlement de zonage, afin de permettre de diminuer la superficie du site actuellement aménagée pour le stationnement. On augmentera le nombre de places obligatoires de stationnement pour les vélos pour le porter à un niveau égal ou supérieur aux normes du cœur du centre-ville.
- 2) Dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, les demandeurs devront démontrer comment les aménagements qu'ils proposent intègrent les infrastructures pour piétons et cyclistes, les parcs (y compris des esplanades de transport en commun et des places urbaines), les rues, les éléments actifs pour les façades, l'accès aux services, et ainsi de suite, conformément à l'annexe B (Plan du domaine public), aux autres politiques du Plan secondaire et aux lignes directrices du PCC.

- 3) La Gestion de la demande en transport (GDT) sera consultée pour chaque site au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement. Les mesures de la GDT peuvent comprendre des rabais sur les laissez-passer de transport en commun ou des laissez-passer gratuits (financés par le promoteur) pour les résidents des nouveaux logements; des mesures incitatives pour diminuer la demande de stationnement des employés; l'aménagement de de places de stationnement de courte et de longue durées pour les vélos et d'autres installations pour encourager les déplacements à vélo (installations sécuritaires, douches, casiers, etc.).

#### Désignations

- 4) La majorité du carrefour South Keys est constituée de quadrilatères à usage mixte, reliés au fil du temps par un réseau de rues, de sentiers, de parcs, de places et d'autres espaces verts. Les pâtés de maisons seront composés de bâtiments qui utilisent le sol pour favoriser l'usage de tout type de transport en commun, notamment ceux qui contribueront à créer une collectivité complète en proposant des installations pour les personnes qui travaillent et vivent dans le carrefour South Keys et dans l'ensemble de la collectivité.

#### Densité minimale

- 5) Les densités minimums du Plan officiel produisent leurs effets.

#### Forme bâtie

Le Plan de conception communautaire (PCC) de la rue Bank, entre South Keys et Blossom Park, démontre le caractère de la forme bâtie projetée du carrefour South Keys, qui varie en fonction du lieu d'implantation. L'annexe A (Hauteurs maximums des bâtiments) définit les différents secteurs de hauteurs autorisées pour le carrefour South Keys. Les légères modifications de configuration et de superficie des secteurs pour les hauteurs permises des bâtiments selon l'annexe A n'obligeront pas à apporter de modifications à ce plan secondaire.

- 6) En général, les immeubles de grande hauteur devront être composés d'une tour sur podium. La construction d'un immeuble de grande hauteur qui n'est pas composé d'une tour sur podium, mais qui a l'appui d'un comité spécialisé de révision de la conception formé de membres du Comité d'examen du design urbain de la Ville, sera autorisée pourvu que la conception du bâtiment respecte les politiques applicables ci-dessous.
- 7) On autorisera une hauteur de bâtiment de 12 étages dans l'application du Règlement de zonage le long du chemin Hunt Club, à l'ouest du ruisseau Sawmill. Les hauteurs de bâtiments inférieures dans ces secteurs du carrefour South Keys doivent

permettre d'assurer une transition des hauteurs avec la forme bâtie inférieure à l'est de la rue Bank et au sud du chemin Hunt Club.

- 8) Aux termes du Règlement de zonage, la construction d'immeubles de 15 étages sera permise sur la rue Bank, entre la rue Dazé/la promenade Cahill et le chemin Hunt Club, ainsi que dans la section nord de la zone du carrefour South Keys. Les bâtiments existants à cet endroit sont plus hauts que les immeubles de neuf étages permis sur la rue Bank au sud du chemin Hunt Club et que les immeubles de 12 étages de la rue Bank au centre du carrefour South Keys afin de créer un carrefour visible et une impression d'être arrivé à destination aux limites nord et sud du carrefour South Keys. Les bâtiments prévus au nord-est de l'intersection de la rue Bank et du chemin Hunt Club qui sont situés près des maisons existantes de faible hauteur doivent respecter les exigences sur la transition de hauteur du Règlement de zonage.
- 9) Le Règlement de zonage modifié prévoira que les bâtiments situés près des esplanades de transport en commun et des places urbaines et ceux sur la nouvelle rue principale peuvent avoir entre 12 et 21 étages selon leur emplacement. La hauteur des bâtiments situés près des esplanades de transport en commun est généralement plus élevée que celle des bâtiments situés entre deux esplanades. L'objectif est de permettre la réalisation de projets à forte densification à proximité des transports en commun et des espaces publics. La hauteur permise de 21 étages pour les bâtiments respecte les règles de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Pour calculer la hauteur, on soustrait 151,79 mètres à l'élévation au-dessus du niveau de la mer de la propriété visée. La hauteur maximale déterminée par l'Administration de l'aéroport s'applique tant aux bâtiments qu'aux saillies sur la toiture (antennes paraboliques, antennes, pylône radio, etc.).
- 10) Des exceptions au Règlement de zonage pourraient être accordées en ce qui concerne la hauteur permise des bâtiments, sauf si celle-ci a été déterminée par l'Administration de l'aéroport, afin de rendre les toits intéressants sur le plan architectural en permettant d'utiliser une partie de la surface de plancher autour des saillies permises. Ces propositions seront étudiées lors de l'examen des demandes de modification de zonage des propositions d'aménagement et devront être appuyées par le Comité d'examen du design urbain.
- 11) La rue Main et la rue Bank doivent éventuellement être conçues selon l'approche des rues complètes, en donnant la priorité aux piétons et aux modes actifs de transport.
- 12) L'implantation et la forme des bâtiments sur la rue Main et la rue Bank projetées devront contribuer à la création d'une rue complète qui comporte les caractéristiques

des « façades actives », par exemple en disposant les bâtiments près de la rue (en prévoyant un retrait maximal), en aménageant des vitrines sur la façade des bâtiments qui donne sur la rue, en créant des entrées actives, en aménageant des terrasses et des cours entre les bâtiments et les trottoirs ainsi qu'en dissimulant les stationnements. Le PCC contient de plus amples détails sur le sujet et doit être utilisé conjointement avec la présente politique pour guider l'approbation des aménagements de la nouvelle rue principale.

- 13) Les travaux d'aménagement le long de la rue Bank et du ruisseau Sawmill en face de la rue Bank seront subordonnés aux politiques sur les couloirs du Plan officiel (section 6.2).
- 14) Les tours des immeubles de grande hauteur doivent être conçues et disposées de manière à limiter les effets du vent et de l'ombre, à assurer un ensoleillement adéquat des lieux publics, à préserver l'intimité et à tenir compte des perspectives publiques et du panorama, entre autres. Afin de respecter ces objectifs, les tours des immeubles de grande hauteur devront :
  - a) être suffisamment éloignées des tours voisines, qu'elles soient sur le même site ou sur un terrain adjacent. Il faudra prévoir une distance d'au moins 23 mètres entre deux tours d'habitation de grande hauteur. Il est cependant possible de réduire à environ 18 mètres la distance minimale entre deux tours d'habitation entièrement décalées ou entre une tour d'habitation et une tour non résidentielle. Lorsqu'un immeuble de grande hauteur est construit à côté d'un terrain où un tel immeuble n'a pas été construit, mais dont la construction est permise par le zonage en vigueur, un retrait minimal depuis les limites du lot latérales intérieures et arrière d'environ 11,5 mètres doit être prévu. La distance minimale entre deux tours non résidentielles adjacentes est d'au moins 11,5 mètres. Les propositions pour les immeubles de grande hauteur qui prévoient des distances inférieures à celles indiquées devront :
    - i) démontrer que les critères présentés ci-dessus sont respectés grâce à une superficie au sol réduite, à l'orientation de l'immeuble ou à sa forme;
    - ii) démontrer que la construction d'immeubles sur les terrains voisins peut être réalisée en respectant les distances de séparation et de retrait citées plus haut.

S'il est impossible de démontrer que les exigences peuvent être respectées, il se peut que le site soit jugé inadéquat pour la construction d'un grand immeuble ou qu'il soit nécessaire de regrouper des lots.

- b) avoir une superficie au sol restreinte. Les propositions de construction de tours d'habitation dont la superficie au sol est supérieure à 750 mètres carrés et celles pour la construction de tours commerciales dont la superficie au sol est supérieure à 1 500 mètres carrés doivent :
  - i) démontrer que les critères présentés ci-dessus sont respectés grâce à l'orientation de l'immeuble ou sa forme;
  - ii) prévoir une plus grande distance de séparation entre deux tours sur le même lot et un plus grand retrait depuis les limites du lot latérales intérieures et arrière.
- c) Les exigences relatives aux distances de séparation seront précisées dans le Règlement de zonage, et si des modifications sont proposées, elles seront évaluées par le comité de dérogation responsable du site visé ou à la suite du dépôt d'une demande de modification du zonage. Les exigences sous-jacentes devront être respectées, et la demande appuyée par le Comité d'examen du design urbain.

#### Domaine public

L'un des aspects clés garants du succès du carrefour South Keys consiste en l'aménagement d'un domaine public attirant et fonctionnel. Les différents éléments du domaine public sont présentés à l'annexe B (Plan du domaine public). Le respect de ce plan ainsi que des lignes directrices du PCC garantira une excellente qualité de vie au sein du carrefour South Keys, qui croîtra au fil de son réaménagement et de l'augmentation de sa densité. L'aménagement de sentiers piétonnables et cyclables efficaces, d'espaces publics, de rues complètes et d'installations communautaires transformera le carrefour South Keys en un lieu dynamique où il fera bon vivre, travailler et se divertir.

L'emplacement des nouvelles rues, des sentiers piétonnables et cyclables ainsi que des parcs, y compris les esplanades de transport en commun et les places urbaines (selon la typologie des parcs des esplanades urbaines) représenté à l'annexe B (Plan du domaine public) n'est encore qu'à l'étape de la conception et sera peaufiné et confié à la Ville, au besoin, au moment du processus d'approbation des demandes pour les plans d'implantation, de morcellement ou de lotissement. Le Plan secondaire n'a pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à l'emplacement, à la configuration et à la superficie des différents éléments.

- 15) L'emplacement et la forme des bâtiments adjacents à une esplanade de transport en commun et à une place urbaine (esplanades urbaines) devront contribuer à la création d'une rue complète qui comporte les caractéristiques des « façades

actives », par exemple en disposant les bâtiments près des places, en aménageant des vitrines sur la façade des bâtiments, en créant des entrées actives, en aménageant des terrasses et des cours entre les bâtiments et les trottoirs ainsi qu'en dissimulant les stationnements pour qu'ils ne soient pas visibles depuis les places. Le PCC contient de plus amples détails sur le sujet et doit être utilisé conjointement avec la présente politique pour guider l'approbation des aménagements à proximité des esplanades de transport en commun et les places urbaines (esplanades urbaines).

### **Accès piétonniers et cyclistes**

Les liaisons piétonnables et cyclables projetées ont été aménagées pour donner la priorité, dans les déplacements dans le carrefour South Keys, non plus à l'automobile, mais plutôt aux modes actifs et durables de transport. Les trajets proposés dans l'annexe B (Plan du domaine public) présentent les courtes distances de marche ou de vélo entre les stations de transport en commun, contribuent à élaborer le quadrillage des chemins que pourront emprunter les piétons dans le carrefour South Keys et établissent les principales liaisons avec les réseaux cyclables et piétonnables existants des communautés voisines. Les plans des réseaux cyclables et piétonnables du PCC s'appuient sur les réseaux de déplacements actifs existants dans la communauté, sur le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et sur le Plan sur le cyclisme d'Ottawa pour aménager des accès dans l'ensemble du carrefour South Keys et des stations de transport en commun.

- 16) Le processus d'approbation des demandes d'aménagement permettra d'assurer les aménagements suivants :
  - a) aménagement de trottoirs larges des deux côtés des nouvelles rues publiques et privées;
  - b) accès piétonniers et cyclistes sécuritaires entre la rue Dazé et le croissant Mountain favorisant les déplacements actifs puisqu'il est difficile d'y aménager des accès sur rue;
  - c) accès piétonniers et cyclistes entre l'intersection des rues Dazé et Bank et le coin sud-ouest du carrefour South Keys, pour permettre, d'une part, un accès hors route à la station South Keys de l'O-Train et d'autre part, l'accès à un nouveau pont pour piétons et cyclistes qui sera situé à l'est du passage supérieur, au-dessus du chemin Hunt Club;
  - d) aménagement d'une liaison piétonnable et cyclable à partir du sentier du réservoir du ruisseau Sawmill jusqu'au carrefour South Keys représenté au nord de la station Greenboro de l'O-Train, comme l'indique le plan d'avant-projet de

l'annexe B (Plan du domaine public). L'implantation et la fonction effectives de cette liaison feront l'objet d'une étude et d'un travail de conception détaillés.

- e) Il est préférable d'aménager des infrastructures piétonnables et cyclables séparées plutôt que des sentiers polyvalents, surtout dans les secteurs très achalandés par les cyclistes et les piétons ou par les cyclistes qui se déplacent à grande vitesse (par exemple sur les pentes descendantes), ou encore dans les cas où il est difficile d'agrandir éventuellement le sentier (lorsqu'il faut prévoir des passages supérieurs ou inférieurs). Les sentiers polyvalents devront avoir une largeur d'au moins 4 mètres et être construits pour pouvoir être convertis en infrastructures distinctes.
- f) La Ville peut obliger à réaliser des travaux d'aménagement non loin ou à proximité des stations du Transitway afin de prévoir des infrastructures publiquement accessibles pour le stationnement de longue durée des vélos. Ces infrastructures seront conçues pour permettre d'assurer des correspondances pratiques entre les stations de l'O-Train et les déplacements à vélo.

### **Parcs et espaces verts**

Les nouveaux parcs, infrastructures communautaires, zones tampons naturelles et zones arborisées pour le paysage de rue constituent les éléments essentiels de la structure urbaine du Plan secondaire et en étayent la croissance et la vivabilité. Ces infrastructures sont essentiellement regroupées dans le carrefour South Keys, pour tenir compte de l'accroissement de la densité envisagée pour le secteur. Ces espaces doivent être conçus pour répondre aux besoins des nouvelles populations et pour s'adapter aux types et aux densités de l'aménagement du territoire dans les secteurs voisins du carrefour South Keys. Le PCC décrit les composants voulus pour chaque parc; ces composants pourront être affinés éventuellement afin de mieux concorder avec les besoins de la collectivité au moment des travaux d'aménagement.

Deux esplanades de transport en commun (dans les stations Greenboro et South Keys de l'O-Train) et une place urbaine centrale (esplanades urbaines) sont représentées dans l'annexe A (Hauteurs maximums des bâtiments) et dans l'annexe B (Plan du domaine public). Ces parcs sont appelés à devenir d'importants points de rassemblement dans le carrefour South Keys, ce qui viendra en définir l'identité et le caractère. Ces secteurs doivent respecter une norme rigoureuse d'esthétique urbaine et permettront d'accueillir de nombreux utilisateurs dans un environnement urbain compact.

- 17) L'espace entourant ces places prendra vie grâce aux aménagements parfaits pour les piétons et à l'utilisation active du sol.

- 18) L'aménagement paysager devra être caractérisé par une combinaison d'aménagements à l'aide d'éléments naturels et construits, d'aires pour s'asseoir, de structures d'ombrage et de plantation structurée d'arbres de manière à pouvoir offrir une protection contre le soleil en été et contre le froid en hiver.
- 19) L'emplacement, la configuration et la superficie des parcs, y compris des esplanades de transport en commun et de la place urbaine (esplanades urbaines), présentés dans les A (Hauteurs maximums des bâtiments) et B (Plan du domaine public) du présent Plan secondaire n'en sont qu'à l'étape de conception et pourront être peaufinés au moment du processus d'approbation des plans d'implantation ou de lotissement. Le Plan secondaire n'a pas à être modifié si des changements mineurs sont apportés à l'emplacement, à la façade, à la configuration et à la superficie des parcs. Toutefois, les changements dans la superficie minimum des parcs obligeront à apporter une modification.
- 20) Ces espaces doivent appartenir à la population et seront donc désignés terrains réservés à la création de parcs lors du processus d'approbation des demandes d'aménagement. Les parcs qui ne font pas partie du domaine public ne seront pas acceptés dans la réservation des terrains à vocation de parc.
- 21) Au moment du dépôt d'une demande d'aménagement qui comprend des espaces désignés dans les annexes A (Hauteurs maximums des bâtiments) et B (Plan du domaine public), les directives suivantes doivent être respectées :
  - a) La place urbaine (esplanade urbaine) donnera sur le côté est de la rue principale, environ au centre du carrefour South Keys. Elle doit être conçue de manière à servir de principal lieu de rassemblement et de point central du réaménagement du secteur. Il est possible que la place urbaine (esplanade urbaine) ne soit construite qu'au cours des dernières étapes de réaménagement du carrefour South Keys. La superficie minimale de la place est d'environ 0,6 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'au moins 60 mètres.
  - b) L'esplanade de transport en commun adjacente de la station South Keys de l'O-Train sera conçue pour permettre d'accéder à l'entrée de la station en passant par une « entrée de rue aménagée » donnant sur une cour urbaine composée d'éléments paysagers naturels et construits. Cet espace alloué à la place pourra être aménagé en différentes étapes; la première étape représentant environ 50 % de la superficie minimale de la place. Si l'espace est alloué et aménagé en différentes étapes, la première, celle de la conception et de la construction, doit tenir compte des étapes suivantes de l'aménagement de la place. La superficie minimale de l'esplanade est d'environ 1,3 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'au moins 70 mètres.

- c) L'esplanade de transport en commun adjacente de la station Greenboro de l'O-Train Station sera conçue pour permettre d'accéder à la station en passant par une « entrée de rue aménagée » donnant sur une cour urbaine. Dans l'éventualité où la Ville déciderait de fermer le parc-o-bus pour permettre l'aménagement du secteur, ce parc ferait partie du projet d'aménagement du reste de la propriété. La superficie minimale de la place est d'environ 0,2 hectare, et celle-ci devrait donner sur la rue sur une distance d'environ 40 mètres.
- d) Le parc situé dans le secteur nord de la zone du carrefour South Keys, actuellement implantée sur le domaine municipal servant de parc-o-bus, devra être aménagé dans le cadre de la mise en valeur de la zone de la propriété résiduelle quand la Ville décidera de fermer le parc-o-bus éventuellement et de permettre d'aménager cette zone. Les voies d'accès et leur entretien peuvent être assurés grâce à des servitudes enregistrées si la Ville n'a pas besoin de façade sur la voie publique. La superficie minimum ce parc est d'environ 1,3 hectare.
- e) Le parc s'étendant de la portion ouest de la nouvelle rue principale jusqu'au sud de la station Greenboro de l'O-Train aura une superficie minimale de 0,4 hectare et devrait donner sur la rue sur une distance d'environ 35 mètres.
- f) Il n'y a pas de parc indiqué dans les annexes A et B pour la partie sud-est du carrefour South Keys cernée par la rue Daze, la rue Bank et le chemin Hunt Club. La nécessité d'aménager un parc dans ce secteur sera déterminée éventuellement dans le cadre des travaux d'aménagement et de réaménagement. En particulier, le site d'implantation du parc, sa superficie et ses infrastructures seront déterminés par une analyse de la Ville sur l'ensemble des aménagements environnants. Pour les besoins de l'évaluation du parc du carrefour South Keys, on suppose que ce parc aurait une superficie d'environ 0,65 hectare. On pourra aménager petit à petit les terrains qui ont une vocation de parc en apportant des terrains ou en versant une somme compensatoire des terrains réservés à l'aménagement de parc afin de compléter la superficie nécessaire pour créer le parc. En règle générale, le site d'implantation privilégié pour un parc dans ce secteur est voisin du couloir du ruisseau Sawmill. On pourra prévoir des moyens d'accès publics et pour les travaux d'entretien grâce à des servitudes enregistrées si la Ville n'a pas besoin de façade sur la voie publique. Si la Ville ne fait pas l'acquisition d'un parc dans ce secteur en réservant des terrains, il ne sera pas nécessaire d'apporter de modifications à ce plan secondaire.

- g) Il faut prévoir, sur les rives du ruisseau Sawmill, une zone tampon naturelle sous forme d'espace vert. La largeur de certains tronçons du couloir du ruisseau est définie par les travaux d'aménagement existants. La largeur des autres tronçons et la nécessité de réserver des terrains à la Ville sont soumises à un examen au moment de l'approbation de la demande d'aménagement ou sont subordonnées à une étude de l'aménagement du territoire. Les politiques portant sur le ruisseau Sawmill et les aménagements voisins dans le carrefour South Keys et dans d'autres secteurs sont définies dans d'autres sections de ce plan secondaire.
- h) Il se peut que l'on doive, dans le secteur du carrefour South Keys à mesure que se déroulent les travaux d'aménagement, prévoir d'autres parcs, en plus des parcs énumérés dans ce plan. La Ville en fera l'acquisition en réservant les terrains pour étayer les aménagements résidentiels et l'aménagement des immeubles à usage de bureaux. Dans l'ensemble, la combinaison des terrains réservés à l'aménagement de parcs dans le carrefour South Keys (notamment dans l'esplanade de transport en commun et dans la place urbaine) et des espaces naturalisés de la zone naturelle du ruisseau Sawmill devrait constituer au moins 20 % environ de la superficie brute du carrefour South Keys. Les parcs devraient représenter au moins 10 % environ de la superficie aménageable nette du carrefour South Keys, à l'exception du secteur nord du domaine municipal (parc-o-bus existant), dans lequel un pourcentage supérieur pourrait être réservé à l'aménagement de parcs.
- i) Il faut arboriser le paysage des rues selon les modalités indiquées dans l'annexe B au moment des travaux d'aménagement ou de réaménagement, sous réserve de la conception paysagère détaillée projetée, à titre de condition de l'approbation du plan d'implantation.

### **Infrastructures communautaires**

Des infrastructures communautaires potentielles sont prévues dans le carrefour South Keys pour étayer l'accroissement de la densité de la collectivité. D'après une répartition stratégique pour prévoir des moyens d'accès adaptés aux membres de la collectivité, on a précisé deux sites d'implantation des infrastructures communautaires potentielles dans l'annexe B (Plan du domaine public). Il faut tenir compte des orientations suivantes dans l'examen des demandes d'aménagement afin de veiller à aménager des infrastructures communautaires dans le carrefour South Keys.

- 22) Une infrastructure communautaire potentielle centralisée, non loin ou à proximité de la place urbaine (esplanade urbaine) est appropriée. Une galerie, un musée, une bibliothèque, un établissement d'enseignement, un centre communautaire ou un centre pour les personnes âgées font partie des aménagements privilégiés.

- 23) Une infrastructure communautaire potentielle plus modeste peut être implantée du côté nord du prolongement ouest du chemin Johnston, non loin de l'esplanade de transport en commun Greenboro. Cette implantation est proche des transports en commun, du parc de quartier au nord et de la collectivité environnante.
- 24) Les infrastructures communautaires potentielles peuvent être aménagées dans des édifices publics indépendants ou être intégrées dans des complexes privés, par exemple au rez-de-chaussée de bâtiments polyvalents.
- 25) L'aménagement de ces infrastructures communautaires potentielles dépendra du calendrier des travaux de réaménagement, des besoins de la collectivité, ainsi que de l'intérêt et de la capacité de la Ville à sécuriser le financement, l'espace et les terrains ou les infrastructures.
- 26) Il n'est pas nécessaire d'apporter de modifications à ce plan secondaire si les infrastructures communautaires ne sont pas réalisables ou qu'elles sont aménagées dans un secteur qui n'est pas indiqué dans le Plan du domaine public.

## Rues

Les nouvelles rues publiques et les nouvelles voies d'accès de service sont représentées dans l'annexe B (Plan du domaine public). Il s'agit entre autres d'une nouvelle rue principale et de la conversion des allées de voitures, des terrains de stationnement existants donnant sur les rues. L'objectif des nouvelles rues publiques consiste à créer un environnement dans lequel les piétons seront prioritaires, à donner accès à la rue Bank à l'aller comme au retour, à créer de petits îlots pour les travaux d'aménagement et à améliorer la connectivité avec la collectivité.

- 27) Les nouvelles rues doivent être structurées selon un modèle de quadrillage parfaitement connecté et suivre essentiellement les points d'implantation des allées de voitures des zones de stationnement existantes et les points d'accès de la rue Bank. Les tracés seront affinés et réservés à la Ville dans les cas nécessaires au moment où les demandes seront déposées pour l'approbation de la réglementation du plan d'implantation, du morcellement ou du lotissement.
- 28) Les changements mineurs dans les sites d'implantation, la configuration ou la superficie, au-delà des minimums et des maximums indiqués dans ce plan secondaire, n'obligeront pas à apporter de modifications à ce plan secondaire.
- 29) La nouvelle rue principale et les rues transversales doivent être réservées au domaine public selon les exigences que peut imposer la Ville. Elles doivent être conçues selon l'approche des rues complètes, en donnant essentiellement la priorité aux piétons et aux modes actifs de transport. Les intersections doivent être fortement piétonnisées en faisant appel à des indices de conception appropriés pour

s'assurer que les automobilistes connaissent les secteurs donnant la priorité aux piétons. Il s'agira entre autres de la déviation horizontale, des passages pour piétons en hauteur et des dos d'âne allongés avec plateau.

- 30) L'emprise de la nouvelle rue principale doit prévoir des infrastructures cyclables protégées sur une largeur d'au moins 2 mètres dans chaque sens, une zone de plantation et de mobilier urbain et un trottoir de 4 mètres de large des deux côtés de la rue. La rue doit comprendre au plus une voie automobile dans chaque sens et limiter le nombre et la présence de voies de virage.
- 31) La nouvelle rue principale peut être aménagée par phases. C'est pourquoi la Ville pourrait décider de prendre en charge la propriété publique de la chaussée une fois les travaux terminés. Le calendrier d'acquisition de la nouvelle rue principale et des autres emprises dans le carrefour South Keys sera déterminé à la discrétion de la Ville.
- 32) Les rues transversales sont des passerelles est-ouest menant au carrefour South Keys et doivent être dotées de moyens d'orientation pour se rendre aux esplanades de transport en commun à partir de la rue Bank. Trois rues transversales sont prévues dans le secteur du Plan, notamment dans le prolongement ouest du chemin Johnston et dans les deux entrées existantes donnant accès au site à partir de la rue Bank.
- 33) Les rues transversales doivent être dotées de trottoirs d'au moins 4 mètres de large et d'infrastructures cyclables protégées des deux côtés de la rue. Les infrastructures cyclables peuvent être partagées si le volume d'achalandage automobile est faible et que la vitesse des déplacements est inférieure à 30 km/h.
- 34) Les voies de desserte doivent prévoir des moyens d'accès concertés et partagés menant aux édifices projetés voisins de la limite ouest du carrefour South Keys. Les emprises des voies de desserte seront subordonnées à des servitudes et à des accords d'entretien et de responsabilité entre les propriétaires fonciers bénéficiaires et la Ville, selon le cas, à la discrétion de la Ville, qui prendra la décision au moment d'approuver la demande d'aménagement. Dans l'intervalle, tant que l'esplanade de transport en commun du parc ne sera pas construite, la voie de desserte existante pourra se dérouler en continu le long de la limite ouest du carrefour South Keys.
- 35) Dans les cas où l'on propose d'aménager des voies automobiles, on donnera la priorité à l'accès et on limitera le trafic de transit, en respectant la norme la plus comprimée (généralement à un niveau égal ou inférieur à 3,2 mètres de largeur et à un rayon de braquage minimum), sans dépasser une vitesse de déplacement de 30 km/h.

36) Puisqu'il s'agit d'un couloir de rue principale, la rue Bank sera, dans le secteur du Plan secondaire et dans les alentours, conçue comme rue complète en donnant la priorité aux modes actifs. Au moment des travaux de réfection, on insistera sur cette priorité en prévoyant des infrastructures cyclables protégées et en retrait d'au moins 2 mètres de large dans chaque sens, à une zone arborisée et dotée de mobilier urbain et à un trottoir de 3 mètres de large des deux côtés de la rue. Les intersections limiteront la distance de passage des piétons et des cyclistes, notamment en prévoyant des îlots de refuge pour les piétons. La conception prévoira des traverses à niveau sur la rue Bank pour les piétons et les cyclistes, généralement tous les 150 mètres sur sa longueur. La conception limitera la largeur des voies automobiles selon la norme la plus comprimée (généralement à un niveau égal ou inférieur à 3,2 mètres de largeur) et permettra de s'assurer que les vitesses de déplacement des véhicules assurent le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

#### 4.1.5 Mise en œuvre du zonage

Le Règlement de zonage sera modifié pour mettre en œuvre les politiques de ce plan secondaire. La majorité des propriétés du carrefour South Keys porteront la désignation MC (zone de centres polyvalents ou zone de remplacement) pour veiller à autoriser un large éventail d'aménagements favorisant les transports en commun. Des symboles d'aménagements différés seront appliqués aux terrains à proximité de la rue Bank, de la rue principale projetée, de la partie sud de la rue Daze (soit le tronçon sud projeté de la nouvelle rue principale), de la place urbaine et des esplanades de transport en commun et préciseront les dispositions à respecter avant que l'obligation de reporter les travaux puisse être levée. Il s'agit entre autres de la préparation des rapports sur l'environnement, de transport et des infrastructures, ainsi que des plans d'implantation ou des plans directeurs qui démontrent les moyens grâce auxquels la phase des aménagements proposés concorde avec la réalisation de l'esthétique urbaine dans l'ensemble et avec les orientations des façades actives définies dans ce plan secondaire et dans le PCC et y contribue. Le Règlement de zonage permettra d'apporter de légères modifications aux bâtiments existants et de modifier la vocation sans avoir à lever l'obligation de reporter les travaux. Les demandes d'approbation des travaux d'aménagement dans le carrefour South Keys seront soumises à l'étude du Comité d'examen du design urbain de la Ville.

#### 4.2 Ruisseau Sawmill naturalisé

La désignation de ruisseau Sawmill naturalisé de l'annexe B (Plan du domaine public) s'applique au couloir du ruisseau Sawmill. Ce couloir constitue un espace d'agrément récréatif indispensable dans la collectivité et doit être restauré, protégé et valorisé pour

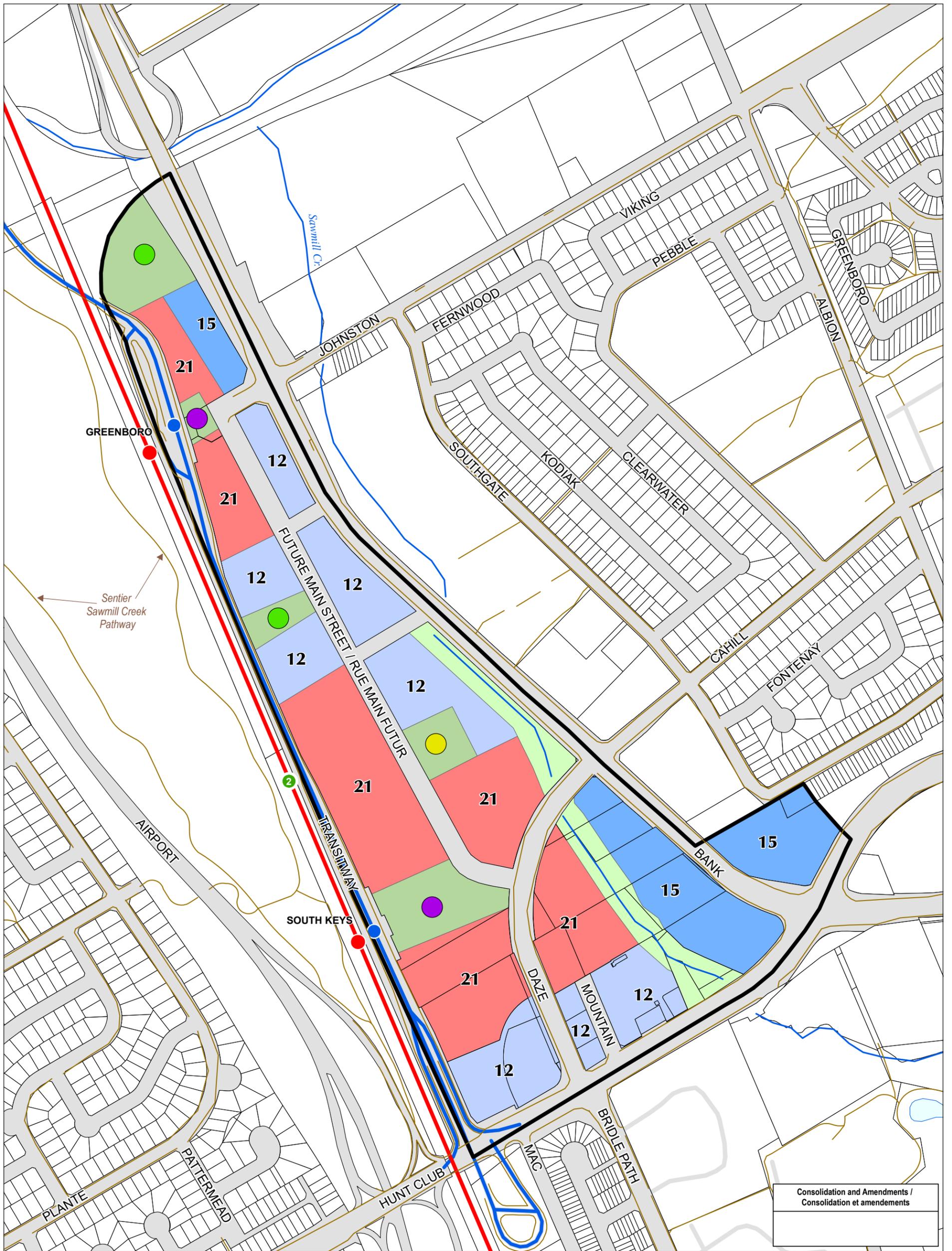
en assurer l'intégrité environnementale fonctionnelle. Le terrain du ruisseau Sawmill naturalisé est appelé à être réservé à la Ville au moment de l'approbation de la demande d'aménagement et ne sera pas accepté dans la réservation des terrains à vocation de parc.

37) La partie du couloir du ruisseau située à l'ouest de la rue Bank, dans le carrefour South Keys, et se prolongeant au sud du chemin Hunt Club dans la zone d'aménagement porte la désignation d'infrastructure naturelle urbaine dans le Plan officiel. On prévoit de transformer la partie du ruisseau traversant le carrefour South Keys pour en faire une infrastructure de quartier : les bâtiments voisins et les espaces d'agrément correspondants seront orientés en direction du ruisseau, pour offrir aux consommateurs, aux employés et aux résidents des points de vue sur le ruisseau Sawmill naturalisé. La largeur du couloir du ruisseau Sawmill naturalisé dans le secteur compris entre le chemin Daze et le chemin Hunt Club et à réserver à la Ville sera déterminée au moment de l'approbation de la demande d'aménagement du terrain voisin. Tous les autres terrains du ruisseau Sawmill naturalisé doivent être rezonés, dans les cas nécessaires, pour relever de la zone EP (zone de protection de l'environnement). Les politiques sur les infrastructures naturelles urbaines du Plan officiel s'appliquent dans ce secteur.

## Annexes

Annexe A – Hauteurs maximums des bâtiments

Annexe B – Plan du domaine public



Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

# South Keys



South Keys Secondary Plan / Plan secondaire de South Keys

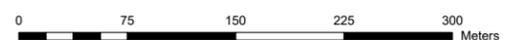
- HEIGHT / HAUTEUR**  
**PERMITTED BUILDING HEIGHTS /**  
**HAUTEURS PERMISES DES BÂTIMENTS**
- 12 storeys / étages
  - 15 storeys / étages
  - 21 storeys / étages

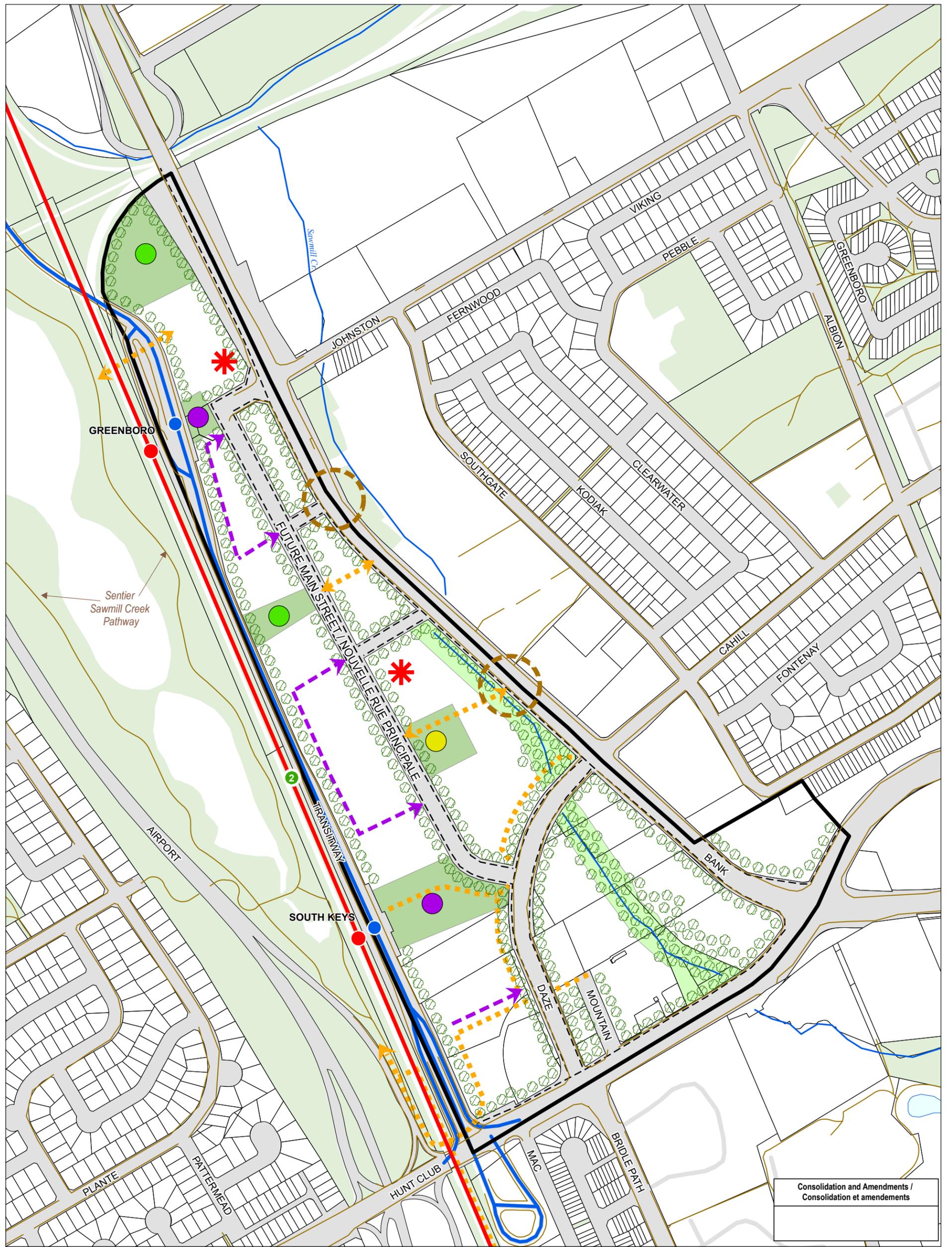
- Park / Parc
- Transit Plaza / Esplanade de la station
- Town Square / Place urbaine
- Naturalized Sawmill Creek / Ruisseau Sawmill naturalisé

- O-Train
- Transitway
- O-Train Line / Ligne de l'O-Train

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
Schedule A - Maximum Building Heights

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2  
Annexe A - Hauteurs maximales des immeubles





Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements

# South Keys



- South Keys Secondary Plan / Plan secondaire de South Keys
- Park / Parc
- Transit Plaza / Esplanade de la station
- Town Square / Place urbaine
- Potential Community Facility / Installation communautaire potentielle
- O-Train
- Transitway
- Pedestrian/Cycling Connection / Connexion de mobilité active
- Bicycle Lanes / Infrastructures cyclables
- Service / Access / Shared Space / Service / accès / espace partagé
- O-Train Line / Ligne de l'O-Train

- Naturalized Sawmill Creek / Ruisseau Sawmill naturalisé
- Existing Parks and Open Space / Parcs existants et espaces vert
- Streetscape Tree Planting / Plantation d'arbres de rue
- Sawmill Creek / Ruisseau Sawmill
- Mid-block Crossing / Liaison en milieu d'îlot

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
Schedule B - Public Realm Plan

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

