21 – Le Plan secondaire du centre-ville ouest

Table des matières

21 – Le Plan secondaire du centre-ville ouest 3

Chapitre 1 : Secteur de la station Lac Dow 3

Section 1 : Introduction 3

Section 2 : Zone d'aménagement 3

Section 3 : Vision 4

Section 4 : Aménagement du territoire et forme bâtie 6

Section 5 : Domaine public et mobilité 20

Section 6 : Viabilisation 25

Section 7 : Logement 26

Section 8 : Interprétation 26

Section 9 : Mise en œuvre 27

Chapitre 2A : Secteur de la station Bayview - secteur A 33

Section 1 : Introduction - secteur A 33

Section 2 : Zone d'aménagement - secteur A 33

Section 3 : Vision et principes de conception - secteur A 34

Section 4 : Politiques sur la désignation et sur la conception - secteur A 36

Chapitre 2B : Secteur de la station Bayview - secteur B 52

Section 5 : Introduction - secteur B 52

Section 6 : Zone d'aménagement - secteur B 52

Section 7 : Principes de planification - secteur B 52

Section 8 : Politiques de désignation- secteur B 53

Chapitre 3 : Secteur de la station Corso Italia 55

Section 1 : Introduction 55

Section 2 : Zone d'aménagement 55

Section 3 : Vision et objectifs 56

Section 4 : Secteurs à caractère pittoresque et forme bâtie 57

Section 5 : Domaine public et mobilité 77

Section 6 : Durabilité 94
7.0 Viabilisation et infrastructure 96
8.0 Logement 96
Section 9 : Milieu des arts, de la culture et de la création 97
Section 10 : Interprétation 99
Section 11 : Mise en œuvre 100
Chapitre 4 : Secteur de la station Pimisi des plaines LeBreton 103
Section 1 : Introduction 103
Section 2 : Zone d'aménagement 105
Section 3 : Vision et principes de planification 105
Section 4 : Secteurs pittoresques 106
Section 5 : Conception de la forme bâtie 117
Section 6 : Domaine public et mobilité 120
Section 7 : Inclusivité et logement 122
Section 8 : Durabilité et santé 123
Section 9 : Infrastructures 124
Section 10 : Mise en œuvre 124
Annexes et appendices 130

21 – Le Plan secondaire du centre-ville ouest

Chapitre 1 : Secteur de la station Lac Dow

Section 1 : Introduction

L'objectif de ce chapitre sur le secteur de la station Lac Dow consiste à définir, pour les 20 prochaines années, l'orientation stratégique locale plus circonstanciée afin de guider les projets d'aménagement publics et privés, notamment en investissant dans le domaine public du secteur de la station Lac Dow.

Dans le Plan officiel, le secteur de la station Lac Dow porte essentiellement la désignation de carrefour, de secteur prioritaire de conception et de secteur cible de la densification. Dans le cadre du vaste changement qui se déroule sur le territoire de la Ville, ce secteur attire un certain nombre d'ambitieux projets d'aménagement et s'affirme comme l'un des secteurs les plus importants pour la réurbanisation de la Ville. Le secteur de la station Lac Dow va continuer d'évoluer et de susciter l'intérêt des promoteurs. Il s'agira du quartier et du portail d'accès de l'extrémité sud-ouest de l'ensemble du centre-ville pour Ottawa. Ce chapitre vise à guider la transformation harmonieuse du secteur de la station Lac Dow pour en faire un quartier du centre-ville et à établir l'orientation stratégique du Conseil pour toutes les activités municipales, notamment les travaux publics, les examens des plans d'implantation, les modifications du Règlement de zonage et les demandes présentées au Comité de dérogation pour le secteur de la station Lac Dow. Les différentes sections de ce chapitre sont intimement liées et ne sont pas destinées à être lues isolément. Les demandeurs doivent prendre connaissance de toutes les sections de ce chapitre, ainsi que des politiques applicables du Plan officiel lorsqu'ils étudient et préparent leurs propositions pour de nouveaux projets d'aménagement publics et privés dans le secteur.

Section 2 : Zone d'aménagement

Ce chapitre s'applique au secteur de la station Lac Dow, cerné au nord par l'autoroute 417 et la rue Orangeville, à l'est par la rue Rochester et la rue Booth, au sud par l'avenue Carling, la promenade Prince of Wales, la Ferme expérimentale centrale et la rue Norman, à l'ouest par la promenade Maple, l'avenue Bayswater, la promenade

Sherwood, l'avenue Breezehill Sud, la rue Hickory, l'avenue Loretta Sud, la rue Beech et la rue Railway.

Section 3 : Vision

Le secteur de la station Lac Dow est un lieu doté d'une histoire, d'une population et d'une culture exceptionnelles, en plus d'être entouré par les infrastructures du gouvernement fédéral, par des quartiers à vocation familiale et par une multitude de magnifiques espaces verts. Dans les dernières années, ce secteur est devenu l'un des plus importants pour la réurbanisation et sera, à long terme, le quartier et le portail d'accès de l'extrémité sud-ouest de l'ensemble du centre-ville pour Ottawa. Grâce à une vitalité rehaussée et à sa qualité supérieure, ce secteur continuera d'accueillir une population diversifiée et offrira toutes sortes de possibilités nouvelles pour les entreprises, le tourisme, l'emploi et les services souhaitables.

Certains des immeubles polyvalents les plus hauts et les plus beaux seront regroupés dans les alentours de la station Carling de l'O-Train. Ces immeubles définiront la nouvelle silhouette caractéristique et distinctive du centre-ville, en assurant la transition avec les quartiers résidentiels voisins stables de moindre hauteur. En face du lac Dow et du site du patrimoine mondial du canal Rideau, qui est l'une des premières destinations touristiques et récréatives de la région de la capitale nationale, ces immeubles donnent ensemble une image essentielle pour la Ville et pour tout le pays.

La rue Preston et le quartier de la Petite Italie sont les éléments définitoires de l'identité de ce secteur. Ils continueront d'être des lieux à échelle humaine, qui attirent les entreprises et les familles et qui favorisent l'innovation sociale, économique et culturelle. Dans l'ensemble du secteur, le domaine public rehaussé permettra de tenir des festivals comme la traditionnelle Semaine italienne d'Ottawa, afin de continuer à saluer la culture et la population de ce secteur animé.

La construction d'un nouvel hôpital au sud de l'avenue Carling fera du secteur un pôle d'emploi important et un centre de soins communautaires et de recherche. Le nouvel hôpital, ceinturé par la Ferme expérimentale centrale à l'ouest et au sud et par un secteur urbain dynamique au nord et à l'est, sera une référence architecturale dans le paysage.

Dans ce secteur plus écologique et plus urbain, on assistera au retour des grands arbres urbains qui bordaient jadis les rues du secteur, et on élargira le réseau des espaces urbains. Le parc Ev Tremblay sera embelli et agrandi dans le cadre des travaux de conception et d'une vaste programmation destinée à servir la population et les familles actuelles et nouvelles. De nouvelles esplanades urbaines ornées d'œuvres d'art public rythmeront le paysage. Le couvert forestier continu embellira les rues et

permettra de créer un espace plus agréable et confortable où marcher, se promener à vélo, s'asseoir et se réunir. Le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train sera géré et amélioré de manière à réunifier les éléments écologiques urbains de la Ville; il s'étendra de la rivière des Outaouais jusqu'au lac Dow.

Le secteur est une plaque tournante importante du réseau de transports en commun rapide de la Ville, et on améliorera l'accessibilité et la mobilité de l'ensemble du secteur. Le couloir nord-sud de la Ligne 2 de l'O-Train deviendra une ligne double du réseau de transports en commun par train léger sur rail (TLR), en offrant un service de train plus fréquent. Le couloir de transport en commun est-ouest de l'avenue Carling sera également amélioré et sera doté, à long terme, d'un couloir de TLR à niveau. Les rues seront bordées d'arbres, de larges trottoirs, de voies cyclables, de sentiers polyvalents; des passages nouveaux et améliorés sont prévus au-dessus du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train, ainsi que des passages à mi-pâté. Des supports à vélos judicieusement situés vont permettre de concrétiser la philosophie de « piétons d'abord » et de faire du vélo une option sûre, commode et efficace pour les déplacements. La circulation des véhicules sera contrôlée et plus lente; concurremment, l'accès pour les services de livraison et d'urgence sera amélioré ce dont profiteront les commerces et les résidents. Des espaces de stationnement public seront aménagés sur rue et sous plusieurs immeubles polyvalents pour les visiteurs.

Le secteur de la station Lac Dow est un quartier chargé d'histoire. C'est un endroit clé pour le changement décrit dans le Plan officiel; il est devenu évident que le quartier sera le prolongement au sud et à l'ouest du centre-ville d'Ottawa. Sa population et son ADN culturel qui ont permis d'ériger la charpente de ce quartier vont continuer à guider l'évolution du secteur qui deviendra un endroit passionnant, animé, vert et très accessible, doté de services de transport en commun rapide améliorés. Encore plus de gens vont habiter dans ce secteur dynamique et unique, y travailler et le visiter, un quartier important tant pour sa population que pour la Ville au complet.

L'ancien complexe d'Énergie, Mines et Ressources de la rue Booth sera transformé en carrefour communautaire dynamique. Cet ensemble unique d'édifices patrimoniaux sera restauré et adapté pour célébrer le passé industriel d'Ottawa et l'engagement historique du gouvernement fédéral dans le développement de l'industrie pétrolière et minière du Canada. De nouveaux immeubles seront construits à côté d'anciens et formeront une silhouette dynamique. Des parcs et des places nouvellement créés longeant un réseau d'allées étroites et de rues partagées attireront les gens et les commerces, et favoriseront les activités toute l'année durant.

Section 4 : Aménagement du territoire et forme bâtie

Le secteur projeté de la station Lac Dow sera une collectivité polyvalente du centre-ville formée de plusieurs secteurs caractéristiques intégrés d'aménagement du territoire, reliés par un réseau de rues, de sentiers, de ponts, de parcs, d'esplanades urbaines et d'autres espaces verts. Le secteur est essentiellement désigné comme carrefour dans le Plan officiel et comprend un quartier transformatif. Dans le Plan officiel, la plus grande partie de la rue Preston et de l'avenue Carling, qui se trouve dans ce secteur, porte la désignation de couloir d'artère principale. La présente section explique en détail les politiques pour chaque secteur caractéristique d'aménagements du territoire. On y donne également les critères pour les principaux éléments de la forme bâtie qui sont importants pour la communauté afin de définir la qualité et les caractéristiques du milieu physique du secteur de la station Lac Dow.

4.1 Secteurs caractéristiques d'aménagements du territoire

Les politiques d'aménagement du territoire suivantes se rapportent à l'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow) et à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow), et fournissent des directives précises pour divers secteurs caractéristiques d'aménagements du territoire. Bien que les politiques établissent la hauteur maximum permise des immeubles, les responsables des projets d'aménagement devront démontrer que les critères établis pour la forme bâtie énoncés à la section 4.2 (Forme bâtie), du présent chapitre sont respectés, avant que l'approbation de bâtir à la hauteur maximum soit donnée. De plus, il faudra que les projets d'aménagement contribuent à l'amélioration du domaine public, comme il est expliqué à la section 5 (Domaine public et mobilité) du présent chapitre.

4.1.1 Carrefour

La zone de la station qui est regroupée autour de la station Lac Dow de l'O-Train, soit le long de l'avenue Carling et de l'avenue Champagne, les parcelles portant la désignation de carrefour comporteront un vaste éventail d'aménagements favorables au transport en commun. C'est dans cette zone que se retrouveront les immeubles de plus haute taille et les plus fortes densités du secteur de la station Lac Dow. Il faudra prévoir une réduction graduelle de la hauteur, allant du centre vers les quartiers avoisinants ainsi que vers le lac Dow et la Ferme expérimentale centrale afin d'assurer la transition souhaitable. Il faudra également une conception architecturale exceptionnelle pour tous les immeubles afin de veiller à la qualité du paysage de rue le plus élevé et de créer une silhouette unique qui symbolise la porte d'entrée sud-ouest du centre-ville élargi. La station Lac Dow de l'O-Train devra être intégrée aux immeubles qui lui sont immédiatement voisins. Le secteur portant la désignation de carrefour sera le secteur

visé en priorité pour les améliorations du domaine public, comme il est décrit dans la section 5 – Domaine public et mobilité du présent chapitre. Elle est divisée en deux secteurs intégrés par le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train.

Zone de carrefour à l'est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train

1) Des projets d'aménagement polyvalents de grande hauteur, soit plus de 30 étages et jusqu'à un maximum de 55 étages, seront permis sur les propriétés en façade de l'avenue Carling, à l'est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train et à l'ouest de l'avenue Norfolk; une réduction de la hauteur devra être effectuée à partir de l'intersection du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train et de l'avenue Carling, vers le nord et vers l'est.

2) L'aménagement d'immeubles polyvalents de grande hauteur, hauteur présentée en détail à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow) du présent Plan secondaire sera autorisé sur les biens-fonds au sud de la rue Adeline.

3) Des projets résidentiels de faible hauteur, d'au plus quatre étages, pourraient être autorisés sur les propriétés situées du côté nord de la rue Adeline.

4) La caractéristique d'aménagement du territoire du couloir d'artère principale se prolongera sur la rue Preston à travers les îlots situés entre la rue Adeline et l'avenue Carling, soit des aménagements commerciaux et de vente au détail continus au niveau de la rue. Des améliorations sont prévues pour cette zone, qui sera l'entrée du couloir d'artère principale de la rue Preston.

Secteurs à l'ouest du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train

5) Un aménagement polyvalent de taille élevée d'un maximum de 30 étages sera permis sur le segment en façade de la propriété bordée au sud par l'avenue Carling, à l'ouest par l'avenue Champagne, au nord par la rue Hickory et à l'est par le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train.

6) L'aménagement d'un quartier de tours d'habitation avec une hauteur maximum comme il est expliqué en détail à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow) du présent Plan secondaire sera permis le long de l'avenue Champagne jusqu'au parc Ev Tremblay.

7) Des immeubles polyvalents de moyenne hauteur, d'au plus neuf étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage, pourraient être autorisés le long de l'avenue Carling, à l'ouest de l'avenue Loretta.

8) Des projets de moyenne hauteur à vocation principalement résidentielle, d'au plus neuf étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas

du voisinage pourraient être autorisés au coin nord-est de l'avenue Loretta et de la rue Hickory.

9) L'aménagement d'un quartier d'immeubles de moyenne hauteur d'un maximum de six étages, dont la forme bâtie est adaptée aux immeubles résidentiels à profil bas du voisinage, pourrait être autorisé sur la propriété qui fait face à la rue Beech entre les avenues Champagne et Loretta.

4.1.2 Couloir du secteur sud de la rue Rochester

En tant que voie d'entrée dans le secteur de la station Lac Dow et vers le complexe gouvernemental de la rue Booth, le tronçon de la rue Rochester situé au sud du Queensway, formera une bordure urbaine entre les deux secteurs d'aspect unique. Les immeubles situés le long du côté ouest de la rue Rochester offriront une transition sur le plan de la hauteur, de la dimension et de l'échelle entre le complexe de la rue Booth et le quartier autour de la rue Preston.

1) Des immeubles polyvalents de grande hauteur d'au plus 18 étages pourraient être autorisés du côté ouest de la rue Rochester, pour autant que ces immeubles occupent la plus grande partie de la façade de la rue Rochester, entre les rues est-ouest, de la rue Preston à la rue Rochester; la dimension minimale du lot sera de 1 500 mètres carrés.

2) Une seule tour de grande hauteur sera permise à l'extrémité est de chaque îlot entre la rue Preston et la rue Rochester.

3) Tout aménagement devra respecter la vie privée et la qualité du cadre de vie des aménagements de quartier voisins en prévoyant des retraits appropriés par rapport aux immeubles voisins, et un retrait approprié du socle ou de la base pour les immeubles de grande hauteur et les étages supérieurs.

4) La Ville va collaborer avec le gouvernement fédéral pour faire avancer les plans de réaménagement du complexe de la rue Booth et veiller à ce que la vision d'urbanisme pour le couloir du secteur sud de la rue Rochester se réalise, y compris la mise en œuvre d'espaces publics ouverts.

5) Nonobstant la politique 1) de la section 4.1.2, des immeubles polyvalents de grande hauteur d'au plus 26 étages pourraient être autorisés du côté ouest de la rue Rochester dans l'îlot qui se situe entre les rues Aberdeen et Beech.

4.1.3 Îlots à utilisation polyvalente

L'extrémité nord du secteur de la station Lac Dow un projet d'immeuble de bureaux polyvalent est prévu au 333, rue Preston, appelé Preston Square. Les terrains vacants ou sous-utilisés dans le voisinage de Preston Square offrent plusieurs possibilités de réaménagement et représentent une combinaison idéale d'utilisations et de fonctions pour le secteur de la station Lac Dow. Ces projets d'aménagement pourront possiblement fournir certaines des utilisations indispensables à un secteur dynamique et soutenir la communauté élargie tout en respectant le caractère du quartier. Les nouveaux projets devraient être bien adaptés au quartier de profil bas voisin et aux couloirs d'artères principales en ce qui a trait aux dimensions et à l'échelle.

1) Un immeuble polyvalent de taille élevée d'un maximum de 15 étages pourrait être autorisé dans les terrains vacants ou sous-utilisés à l'est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train, au sud de la rue Young, qui servira de zone tampon entre l'autoroute 417 et le quartier de la Petite Italie, tel que décrit dans l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow).

2) Des immeubles polyvalents de moyenne et de grande hauteurs comprenant neuf ou 15 étages au plus pourraient être autorisés à l'emplacement du stationnement de surface situé à l'ouest de la rue Rochester, au nord de la rue Beech et au sud de la rue Aberdeen, conformément à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow).

3) La Ville devrait encourager la mise en place d'une grande épicerie et d'un stationnement public dans le cadre du projet d'aménagement à l'emplacement décrit à la politique 2) de la section 4.1.3, quand elle procédera à l'examen de l'aménagement.

4.1.4 Couloir des rues principales

La rue Preston continuera d'évoluer et de prospérer en tant qu'artère commerciale du secteur de la station Lac Dow. Débutant à la rue Preston, la rue Beech sera aménagée en tant que liaison commerciale entre les quartiers résidentiels à l'ouest du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train, l'aménagement potentiel du complexe de la rue Booth et la rue Preston. De nombreuses utilisations sont autorisées le long des deux couloirs, notamment celles de vente au détail et de services commerciaux, de bureaux, résidentielles et institutionnelles. Les deux rues seront caractérisées par une série éclectique d'immeubles de faible à moyenne hauteurs.

1) Des immeubles polyvalents à échelle humaine de faible à moyenne hauteur et d'au plus six étages, bien adaptés à la fonction et au caractère de rue principale pourront

être autorisés le long du couloir de la rue principale comme il est indiqué à l'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow) du présent Plan secondaire.

2) Malgré ce qui est énoncé à la politique 1) de la section 4.1.4, des immeubles polyvalents de moyenne hauteur, soit d'au plus neuf étages pourraient être autorisés sur la propriété située à l'ouest de la rue Rochester, au nord de la rue Beech et au sud de la rue Aberdeen.

3) Lorsque des utilisations non résidentielles sont proposées au-dessus du rez-de-chaussée avec des aménagements résidentiels, elles doivent être appropriées et compatibles avec ces dernières.

4.1.5 Quartier polyvalent

Les îlots de faible hauteur de chaque côté de la rue Preston forment la Petite Italie, un quartier polyvalent favorable aux familles et à une gamme variée d'éléments démographiques. Il va continuer d'évoluer et de se densifier à long terme et offrira des options de logement abordables, agréables et pour les familles tout en proposant des solutions viables pour concilier la vie privée et le travail et accueillir les petites entreprises. La Ville devra encourager le réaménagement intercalaire pour s'assurer que la qualité et les caractéristiques uniques qui définissent l'identité de la « Petite Italie » ne seront pas perdues dans le sillon de la grande transformation urbaine autour du secteur.

1) Les immeubles de quartier de faible hauteur et les aménagements polyvalents d'au plus quatre étages seront autorisés dans le quartier polyvalent comme il est indiqué à l'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow) du présent Plan secondaire.

2) Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent ne seront pas assujettis aux cibles de densification minimales établies pour la zone protégée des grandes stations de transport en commun du secteur du Lac Dow, tel qu'indiqué dans l'annexe C1 et désigné dans le volume 1 du Plan officiel.

3) La Ville doit veiller, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, à protéger et à améliorer le caractère de la forme bâtie de la Petite Italie en encourageant les aménagements intercalaires qui respectent le caractère historique de la forme bâtie du quartier.

4) La Ville, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, encouragera la conception créative de logements abordables et agréables à vivre qui sont adaptés aux familles avec enfant.

5) L'aménagement d'un quartier de moyenne hauteur d'au plus neuf étages, sera autorisé sur la propriété située du 93 au 105, rue Norman.

4.1.6 Couloir de verdure

Le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train demeurera un espace vert et sera le couloir de transport nord-sud pour la Ligne 2 de l'O-Train et les sentiers polyvalents du secteur de la station Lac Dow, qui relient le lac Dow à la rivière des Outaouais. Avec des liaisons piétonnières et cyclistes améliorées, le couloir de verdure servira d'espace vert réunissant les collectivités qui sont actuellement divisées par le fossé de l'O-Train. Une bonne gestion permettra de reconnaître et d'améliorer la fonction écologique urbaine du couloir de verdure, comme il est décrit dans la section 5.1.2 du présent chapitre.

1) La Ville doit protéger et améliorer le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train en tant qu'espace vert urbain qui sert au transport, aux loisirs, aux activités communautaires et à des fonctions écologiques urbaines grâce à un cadre paysager vigoureux qui s'étend de la rivière des Outaouais jusqu'au lac Dow.

2) La Ville devrait élargir le couloir de verdure afin de prolonger le sentier polyvalent actuel, selon les désignations de l'annexe F (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow) le long du côté est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train entre l'avenue Dow's Lake et la promenade Prince of Wales, et de mettre en place un nouveau sentier polyvalent le long du côté ouest du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train entre la rue Beech et la promenade Prince of Wales.

4.1.7 Parcs

Avec la densification du secteur de la station Lac Dow, le besoin en espaces verts ne peut qu'augmenter, notamment en parcs et esplanades urbaines. Le besoin en parcs ne sera pas uniquement déterminé en fonction du nombre de personnes qui vivent et travaillent dans le secteur. Il faudra prêter une attention particulière à l'emplacement, la superficie, le caractère et la propriété des parcs et esplanades urbaines, comme il est établi à la section 5.1.1 du présent chapitre et décrit dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling.

1) La Ville doit conserver, améliorer et agrandir le parc Ev Tremblay conformément aux dispositions du Règlement sur les parcs pour les installations récréatives locales et s'efforcer d'agrandir le parc quand les terrains voisins seront disponibles dans le cadre des projets de réaménagement.

2) L'aménagement du territoire et la conception de la forme bâtie sur les propriétés voisines doivent respecter et améliorer la fonction et le caractère des parcs et ne doivent pas avoir d'incidence négative sous forme de microclimat sur ces parcs.

3) La Ville doit acquérir environ 0,22 hectare de terrain, comme l'illustre l'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth) du présent Plan secondaire et réserver cet espace à l'aménagement d'un parc venant compléter le complexe de la rue Booth et le quartier environnant.

4.1.8 Secteur de l'hôpital

Le secteur de l'hôpital est une zone diversifiée, fortement liée à la station Lac Dow de l'O-Train à l'est, au lac Dow et à la promenade Prince of Wales au sud, et à la Ferme expérimentale centrale à l'ouest et au sud. La construction d'un hôpital et d'un centre de recherche connexe sera conforme à une conception architecturale et à un design urbain d'exception, qui respecteront l'environnement historique, culturel et physique où il se trouvera et des terrains voisins. La station Lac Dow de l'O-Train devra être intégrée aux bâtiments de l'hôpital et du centre de recherche donnant sur le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train, au sud de l'avenue Carling.

1) Les utilisations institutionnelles et accessoires connexes, visant à implanter un hôpital, sont autorisées.

2) L'Hôpital d'Ottawa collaborera avec le Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier de la Commission de la capitale nationale et le Comité d'examen du design urbain de la Ville en vue de garantir l'excellence de l'hôpital et du centre de recherche connexe au plan architectural et du design urbain.

3) Les critères suivants s'appliqueront à la construction de l'Hôpital d'Ottawa, notamment pour l'élaboration d'un plan directeur d'implantation :
   a) Création d'espaces verts accessibles au public;
   b) Intégration de la station Lac Dow de l'O-Train à l'hôpital et au centre de recherche;
   c) Aménagement de liens piétonniers et cyclables de haut niveau sur l'ensemble de l'emplacement et vers les secteurs environnants, avec accessibilité intégrale pour tous les modes de déplacement;
   d) Aménagement d'une aire de stationnement sur place, y compris souterraine;
   e) Mise en place d'une stratégie de stationnement en prévision des répercussions du stationnement aux alentours;
   f) Mise en place d'une étude des répercussions sur le transport et d'une stratégie de mobilité;
   g) Adoption d'un design urbain et d'une architecture tenant compte de la bordure urbaine formée par l'avenue Carling et la rue Preston, du patrimoine culturel de la Ferme expérimentale centrale et de sa valeur historique à l'échelle nationale, et de la bordure panoramique qu'offre la promenade Prince of Wales.

4.1.9 Complexe de la rue Booth

L'ancien complexe de la rue Booth, délimité par la rue Orangeville, la rue Booth, la rue Norman et la rue Rochester, possède un caractère tout à fait particulier par son histoire, sa forme et sa fonction. L'emplacement fera l'objet d'un réaménagement majeur qui en fera une destination animée tout en préservant et en reconvertissant ses édifices patrimoniaux les plus significatifs. Ce réaménagement entraînera l'implantation d'aménagements résidentiels, de vente au détail, commerciaux et de bureaux, dans des bâtiments à utilisation unique ou polyvalents, et mènera à la création d'un domaine public très accessible et animé. L'immeuble le plus élevé sera construit à l'extrémité nord du complexe, près de la rue Orangeville et de l'autoroute 417.

1) La propriété est désignée comme un complexe en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Les bâtiments inclus dans la désignation, tel que défini dans la Déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel doivent soit rester autonomes, soit être intégrés dans des aménagements densifiés et conformes à la configuration générale des lieux illustrée à l'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth). Dans certains cas, des annexes peuvent être autorisées, pour augmenter la superficie au sol ou la hauteur de certains bâtiments. Toute annexe ou intervention doit être conforme aux dispositions des articles 33 et 34 de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, et sera assujettie à la délivrance d'un permis en vertu de la Loi.

2) La propriété sera désignée en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Les bâtiments jugés comme contributifs, selon les termes de la Déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel associée au Règlement sur les désignations, doivent soit rester autonomes, soit être intégrés dans des aménagements densifiés et conformes à la disposition conceptuelle illustrée à l'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth). Dans certains cas, des annexes aux bâtiments peuvent être autorisées, pour en augmenter la superficie au sol ou la hauteur.

3) Le nouvel aménagement viendra compléter les éléments patrimoniaux. De par la forme et la conception des bâtiments, les caractéristiques patrimoniales de l'implantation, définies dans la Déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel, continueront de déterminer le caractère du complexe. Les éléments comme la cheminée industrielle doivent rester prédominants sur le plan visuel.

4) Le nouvel aménagement sur le périmètre extérieur de l'îlot donnera sur la rue publique et s'intégrera dans le tissu urbain environnant.

5) Les hauteurs de bâtiment maximums autorisées ont été indiquées à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow).

6) Un réseau de sentiers et d'espaces accessibles au public sera créé, à l'intérieur du complexe, comme l'illustre l'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth).

7) En ce qui concerne les terrains situés dans le complexe de la rue Booth, les emplacements occupés par un immeuble de grande hauteur devront donner sur des terrains publics sur trois façades, comme décrits plus haut, ou sur des espaces privés d'accès public, conformément aux dispositions de l'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth).

4.2 Forme bâtie

On retrouvera dans le secteur de la station Lac Dow un mélange éclectique de hauteurs, de dimensions et de typologies d'immeubles différents qui sera représentatif de l'histoire, de la vitalité et du dynamisme de l'endroit. Les projets d'aménagement qui se feront dans ce secteur doivent être conformes aux politiques à l'égard de la forme bâtie du Plan officiel en ce qui a trait aux désignations de carrefour et de couloir d'artère principale. Les directives de conception et les politiques applicables approuvées par le Conseil dicteront également la ligne à suivre en matière de conception de la forme bâtie. Les politiques suivantes établissent des critères détaillés pour les projets d'aménagement afin que la conception architecturale et urbaine soit de grande qualité et pour assurer la compatibilité et la transition.

4.2.1 Immeubles de grande hauteur (10 à 40 étages) :

Les immeubles de grande hauteur sont définis comme des bâtiments de 10 à 40 étages. Les critères suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un immeuble dans les secteurs où ces derniers sont autorisés, tel que prévu dans la section 4.1 du présent Plan :

1) L'emplacement qui sera occupé par un immeuble de grande hauteur devra donner sur des terrains publics sur trois façades. Il pourra s'agir d'une combinaison de rues et de parcs (c'est-à-dire des façades sur deux rues et une façade sur un espace ouvert public).

2) Le socle ou la base de l'immeuble proposé devra intégrer des utilisations et des caractéristiques à échelle humaine visant à animer les rues et espaces verts voisins.

3) Une conception avec tours en pointe à faces multiples devrait être prévue pour les immeubles de hauteur élevée.

4) De petites surfaces de plancher seront privilégiées. La surface de plancher d'une tour résidentielle ne dépassera pas 750 mètres carrés et la surface de plancher typique d'une tour de bureaux ne dépassera généralement pas 2 000 mètres carrés.

5) Les portions de tour des immeubles de grande hauteur, définis comme ayant entre 10 et 40 étages, auront une distance de séparation minimale de 20 mètres.

6) Le lien entre les tours potentielles au sein du même îlot respectera l'illustration fournie dans le plan de l'emplacement de la tour comme indiqué à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow) les mesures seront adoptées dans le cadre du processus d'examen et d'approbation de l'aménagement afin d'assurer un aménagement ordonné de l'îlot.

7) Il faudra organiser la coordination des emplacements des tours afin de maximiser les vues des tours sur le lac Dow, la silhouette de la Ville et les autres installations publiques.

8) Il faudra réaliser des études sur l'ombrage et le vent pour tous les projets d'aménagement d'immeubles de grande hauteur conformément au cadre de référence de la Ville.

9) Sans égard à l'indication de l'emplacement de la tour à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow) du présent Plan secondaire, il est reconnu que le Conseil a approuvé un zonage propre au site à l'ancienne adresse de la Société protectrice des animaux d'Ottawa, soit le 101, avenue Champagne et ce zonage propre au site contient des dispositions qui permettraient la construction d'un maximum de deux tours de grande hauteur (soit de 25 et de 23 étages, tel qu'énoncé dans le concept d'aménagement sur lequel s'appuie ce zonage) avec une distance de séparation entre les deux tours inférieure aux exigences établies dans la politique 5) de la section 4.2.1 du présent chapitre.

10) Compte tenu des exigences fonctionnelles s'appliquant à un hôpital et à ses installations, la référence aux politiques 1), 2) et 3) de la section 4.2.1 ne s'applique pas aux terrains désignés « secteur de l'hôpital ».

4.2.2 Immeubles de plus grande hauteur (41 étages ou plus)

Dans les cas où ils sont autorisés, les immeubles de grande hauteur qui ont 41 étages ou plus seront des éléments caractéristiques du paysage urbain de la Ville et auront une incidence significative sur l'identité et les caractéristiques du secteur et de la Ville; il est important de prêter une attention particulière à leur planification et leur conception. Les critères suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un

immeuble de grande hauteur de 41 étages ou plus, en plus de ceux de la section 4.2.1 du présent chapitre :

1) Les propositions d'aménagement seront assujetties à une analyse d'impact exhaustive, qui devra prendre en compte l'apparence et l'impact visuel des tours du lac Dow et du site du Patrimoine mondial du canal Rideau et de Parcs Canada, sera distribuée aux parties concernées aux fins de commentaires.

2) Il faudra prévoir, entre les tours des immeubles de grande hauteur de 41 étages ou plus, une distance minimale de séparation de 25 mètres.

3) L'aménagement présentera une qualité architecturale exceptionnelle ainsi qu'un effort d'originalité et de diversité dans plusieurs aspects de la conception, plus particulièrement dans la sculpture et l'articulation de la forme, les dimensions, et la conception du sommet de l'immeuble, afin de créer une silhouette et un paysage urbains uniques qui représentent l'identité et l'image du secteur ouest du centre-ville.

4) Le projet d'aménagement sera soumis à un processus d'examen conceptuel pour veiller à ce que la conception et l'architecture urbaines soient d'une qualité exceptionnelle et assurer la coordination dans la création de la silhouette urbaine par un mélange bien dosé des hauteurs et des conceptions.

4.2.3 Immeubles de moyenne hauteur

Les immeubles de moyenne hauteur cinq étages et d'au plus neuf étages sont permis dans un certain nombre de secteurs caractéristiques des aménagements du territoire de ce plan secondaire et peuvent être construits sur des biens-fonds où les immeubles de grande hauteur sont autorisés. Outre les politiques applicables contenues dans le Plan officiel, les critères suivants s'appliqueront à l'aménagement possible d'immeubles de hauteur moyenne :

1) En général, les immeubles de hauteur moyenne doivent avoir un socle relié au trottoir et au domaine piétonnier, une partie médiane (d'une hauteur égale à environ la largeur de l'emprise) qui s'intègre au mur de rue et s'apparente à celle des immeubles voisins, et une partie supérieure qui incorpore les articulations de ces derniers comme les reculs ou les élévations qui répartissent la masse des immeubles, permettent de voir le ciel, de laisser passer le soleil et d'assurer une transition.

2) Les nouveaux aménagements devront articuler la masse de l'immeuble et avoir recours à des techniques de conception comme les retraits et les reculs pour éviter

l'effet canyon le long des voies publiques et pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat sur les domaines publics et privés.

3) La relation entre les nouveaux aménagements et les immeubles résidentiels contigus actuels et futurs doit être examinée attentivement pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs au moyen de dispositions appropriées à l'égard de la protection de la vie privée, de l'ensoleillement et de la ventilation transversale.

4.2.4 Abords animés des immeubles

Il est essentiel que les abords des immeubles soient animés pour créer un milieu urbain prospère, sécuritaire et favorable aux piétons. Les politiques suivantes portent sur les moyens d'animer le domaine public grâce à la forme bâtie et étoffent les politiques sur le domaine public de ce plan secondaire.

1) Les commerces et les magasins de détail au niveau de la rue s'étendent de façon continue sur la rue Preston.

2) L'aménagement le long de la rue Beech devra prévoir des façades commerciales et autres façades actives entre le couloir de la Ligne 2 de l'O-Train et la rue Rochester, ainsi que sur l'avenue Carling.

3) Tous les nouveaux projets d'aménagement devront être orientés vers les rues, les parcs et les sentiers locaux et internes, dont les liaisons et les promenades traversant les quadrilatères.

4) Tous les projets d'aménagement devront prévoir animer les espaces publics auxquels ils feront face par des usages conviviaux pour les piétons et des caractéristiques et des détails architecturaux qui améliorent la sécurité des piétons et offrent un intérêt visuel pour enrichir l'expérience des piétons.

4.2.5 Transition et ligne de quartier

Conformément à la vision de la Ville en matière de forme bâtie pour le secteur de la station Lac Dow la construction d'immeubles de grande hauteur à des emplacements stratégiques est permise; elle doit assurer la transition de hauteur et de densité pour protéger la stabilité des quartiers et des espaces verts avoisinants, comme il est précisé à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow). Les politiques suivantes fournissent des précisions sur la transition dans le secteur :

<u>Transition de hauteur</u>

1) La hauteur par rapport à celle des immeubles de plus grande hauteur situés près de la station Lac Dow de l'O-Train devra être ramenée graduellement à la hauteur des

immeubles de plus faible hauteur des quartiers voisins, de ceux du lac Dow et de la Ferme expérimentale centrale.

Ligne de quartier

2) Une ligne de quartier a été dessinée le long des limites ouest du secteur dans le quartier 15, comme il est indiqué à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow).

3) Les nouveaux aménagements dans le secteur situés le long de la ligne de quartier doivent tenir compte de la hauteur, de la masse, de l'échelle et du rythme de l'architecture des immeubles résidentiels de faible hauteur voisins.

4) Les nouveaux aménagements le long de la ligne de quartier devront avoir recours à diverses techniques de conception, comme la solide expression qui se dégage d'un socle de deux ou trois étages comprenant des unités en rez-de-chaussée et des retraits aux étages supérieurs pour réduire l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat, dans les cas où l'immeuble donne sur la rue. À l'arrière de l'immeuble, à l'endroit où il donne sur les bâtiments de faible hauteur existants dans le voisinage, les nouveaux travaux d'aménagement devront prévoir des marges de recul aux niveaux supérieurs à quatre étages.

5) Les nouveaux aménagements à l'angle nord-est de la rue Hickory et de l'avenue Loretta devront comprendre un socle d'au plus quatre étages le long de la rue Hickory afin de maintenir un profil d'immeuble de faible hauteur sur le côté nord de la rue Hickory entre l'avenue Loretta et l'avenue Champagne, si un aménagement de hauteur moyenne devait être réalisé à cet endroit.

6) Sans égard à la configuration du lot, les limites de la propriété entre la tour d'habitation en copropriété actuelle située au 100, Champagne et le nouveau projet d'aménagement de moyenne hauteur au coin nord-est de la rue Hickory et de l'avenue Loretta devraient être considérées comme les limites arrière du lot entre les deux propriétés et il faudra prévoir une séparation appropriée entre les deux immeubles afin de conserver la cour arrière dans un état raisonnable et d'imposer des dispositions appropriées relatives à la vie privée, à l'ensoleillement et à la ventilation transversale.

Dispositions de transition particulières visant l'immeuble situé du 93 au 105, rue Norman

7) L'aménagement de cette propriété doit respecter et rehausser le caractère de la rue Norman et prendre en compte l'échelle et le rythme architecturaux des immeubles de faible hauteur.

8) Nonobstant la politique 5) de la section 4.1.5, la hauteur maximum d'au moins 50 pour cent de la propriété doit être de cinq étages.

9) La superficie au sol de la composante de neuf étages ne doit pas dépasser 50 pour cent de celle de l'immeuble au complet et la composante de neuf étages sera située de manière à minimiser l'impact sur les aménagements résidentiels de faible hauteur le long de la rue Norman.

10) La composante à cinq étages doit comprendre un socle de faible hauteur et des retraits aux étages supérieurs pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat.

Ligne de la Ferme expérimentale centrale

11) Une ligne de la Ferme expérimentale centrale est créée le long de la limite sud du secteur à caractère pittoresque de l'hôpital, dans l'enceinte de la Ferme expérimentale centrale, comme l'illustre l'annexe G (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Site de l'hôpital).

12) Les nouveaux aménagements réalisés dans le secteur à caractère pittoresque de l'hôpital voisin à la ligne de la Ferme expérimentale centrale doivent être conformes à la hauteur, à la volumétrie et à l'échelle des immeubles de faible hauteur voisins.

13) Les nouveaux aménagements réalisés dans le secteur à caractère pittoresque de l'hôpital voisin à la ligne de la Ferme expérimentale centrale doivent démontrer que l'emplacement de l'espace ouvert permet une intégration à l'espace ouvert champêtre existant de la Ferme expérimentale centrale.

Dispositions particulières visant les propriétés désignées Îlot à utilisation polyvalente et situées à l'est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train, au sud de la rue Young :

14) La hauteur maximum du socle et/ou de la base de l'aménagement sera de quatre étages, soit environ 14,5 mètres, la hauteur la plus faible étant retenue.

15) La partie de l'aménagement située au-dessus du socle et/ou de la base doit présenter un retrait d'au moins 10,5 mètres depuis la limite de propriété arrière, afin de limiter les répercussions sur l'aménagement de faible hauteur contigu qui longe la rue George.

16) Si un aménagement de grande hauteur est réalisé, la tour devra être construite à l'extrémité ouest de la rue Young, comme illustrée à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow).

17) Une réduction des cours avant et latérale d'angle peut être autorisée en vue de faciliter une conception permettant d'atteindre les objectifs des politiques 12) et 13) de la section 4.2.5.

18) Un aménagement de grande hauteur réalisé à cet endroit devra respecter toutes les exigences de stationnement, d'aire de chargement et de gestion des déchets à même l'enveloppe de bâtiment.

Les dispositions particulières suivantes visant le 425, rue Preston et le 79, rue Pamilla s'appliquent au moment d'établir les dispositions de zonage applicables :

19) Le retrait de cour arrière depuis la limite est de la propriété située au 79, rue Pamilla peut être réduit à 1,2 mètre au minimum afin d'encourager la création d'une façade continue sur la rue Pamilla.

20) Le retrait de cour voisin du parc McCann doit respecter les dispositions actuelles de la zone TM.

21) Nonobstant la politique 1) de la section 4.1.4 et les dispositions de hauteur maximum illustrées à l'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow), la hauteur maximum de la partie de l'aménagement située au 79, rue Pamilla à 7,5 mètres et moins de la limite est de la propriété sera de quatre étages afin d'offrir une transition vers les propriétés voisines.

22) Le retrait de cour voisin du parc McCann doit respecter les dispositions actuelles de la zone TM.

23) Aucun aménagement de vente au détail en rez-de-chaussée ne sera autorisé sur la propriété dont l'adresse municipale est le 79, rue Pamilla.

Section 5 : Domaine public et mobilité

La transformation réussie du secteur de la station Lac Dow devra être soutenue par un domaine public ample et de grande qualité qui favorise la circulation et les activités piétonnières. Dans le cadre du processus de planification secondaire, l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling a établi des orientations clés visant diverses améliorations, notamment à rééquilibrer les rues afin de donner aux piétons un espace adéquat et à améliorer les parcs, les espaces verts et les esplanades urbaines et en ajouter. Ensemble, l'espace réservé aux piétons dans les rues, les parcs, les espaces libres et les esplanades urbaines constituent le réseau des espaces du domaine public. L'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling est un document stratégique qui est le complément de ce plan secondaire. Les stratégies et les lignes directrices contenues dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling complètent les politiques

du Plan secondaire ci-après et serviront de guide pour les projets d'immobilisation municipaux et l'examen des demandes d'aménagement.

5.1 Plan visant le domaine public

Le domaine public dans le secteur de la station Lac Dow comprendra des parcs, des esplanades urbaines, des couloirs de verdure et des rues. Les politiques détaillées qui suivent établissent les principaux objectifs à long terme en matière d'amélioration du domaine public, comme il est précisé à l'annexe F (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow) et l'annexe G (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Site de l'hôpital).

5.1.1 Parcs et esplanades urbaines

1) Le parc Ev Tremblay sera réaménagé et agrandi en parc public, offrant un vaste éventail de programmes qui répondent aux besoins des résidents actuels et futurs, il sera au cœur de la communauté et un centre d'activités, comme des marchés ou des événements communautaires.

2) Le parc McCann sera réaménagé et agrandi en tant que parc public à vocation locale.

3) De nouveaux parcs et de nouvelles esplanades urbaines seront aménagés de manière connexe aux projets de réaménagement majeurs prévus dans les zones répertoriées à l'annexe F (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow) et l'annexe G (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Site de l'hôpital) dans le cadre du processus d'examen du projet d'aménagement.

4) La zone de la station et le secteur de l'hôpital, en particulier les propriétés immédiatement voisines à la station Carling de l'O-Train sera un secteur prioritaire pour la création de nouveaux espaces publics du domaine privé, orientés vers la station Lac Dow de l'O-Train.

5) Une place urbaine sera aménagée à l'intersection de la rue Preston et de l'autoroute 417, et deviendra le point d'accès nord du secteur de la station Lac Dow et la porte d'entrée de la communauté fière et distincte de la Petite Italie.

5.1.2 Couloirs de verdure

1) Le sentier polyvalent existant à l'est du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train doit être amélioré et prolongé de l'autre côté de l'avenue Carling, et la fonction d'espace libre de ce couloir doit être mise en valeur grâce à une gestion soigneuse du paysage du point de vue de la foresterie urbaine.

2) Un nouveau sentier polyvalent sera aménagé sur le côté ouest du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train entre la rue Beech, l'avenue Carling et la promenade Prince of Wales, concurremment au réaménagement visant à améliorer l'accessibilité de la station Lac Dow de l'O-Train et de la collectivité élargie.

3) L'aménagement paysager et les liaisons piétonnières et cyclistes du couloir de verdure au sud de l'autoroute 417 devraient être améliorés.

5.1.3 Rues et domaine public

1) L'avenue Carling deviendra une belle « grande rue » multimodale, confortable et imposante et sera bordée de larges trottoirs et de voies et pistes cyclables séparées de la circulation automobile et ornée de grands arbres de rue plantés le long des trottoirs et dans le terre-plein à l'est de la rue Preston. Le Plan directeur des transports de la Ville précise que des services de transport en commun par train léger au niveau de la chaussée seront offerts ultérieurement, à long terme, sur l'avenue Carling à l'ouest du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train. La mise en œuvre du service dans ce couloir de la Ligne 2 de l'O-Train au niveau de la chaussée obligera à réduire la capacité automobile.

2) La rue Preston et la rue Beech seront dotées d'une large zone piétonnière favorable à la marche et à l'installation de terrasses extérieures saisonnières, de nombreux emplacements de stationnement pour vélos, d'un mobilier urbain particulier, d'arbres de rue et de platebandes. Il y aura des arrêts d'autobus et des abribus le long de la rue Preston.

3) La rue Rochester sera conçue comme la voie d'entrée du secteur de la station Lac Dow. On prévoit y aménager de larges trottoirs, des voies/pistes cyclables, des espaces de stationnement sur rue et une végétation abondante, notamment, des arbres de rue voisines aux immeubles.

4) L'avenue Champagne sera une rue partagée où la priorité sera accordée aux piétons et qui pourra servir de place prolongeant le parc Ev Tremblay lorsque l'avenue est fermée à la circulation pour la tenue d'événements spéciaux.

5) La rue Sidney et les impasses situées à l'ouest de la rue Preston au sud de la rue Beech seront conçues comme des rues de type woonerf, avec des allées piétonnières améliorées et de la verdure.

6) Toutes les autres rues locales seront aménagées de façon à améliorer l'expérience des piétons, à assurer la sécurité, à ralentir la circulation et à créer un domaine public plus accueillant et plus agréable.

7) La rue Preston au sud de l'avenue Carling sera conçue comme un couloir de verdure particulier et sera dotée de larges trottoirs, de voies cyclables peintes sur la chaussée et d'une double rangée d'arbres de chaque côté de la rue.

8) La promenade Prince of Wales continuera d'être une route d'accès panoramique, et comportera de larges trottoirs, des voies cyclables peintes sur la chaussée, de grands arbres de rue et des accotements verts.

9) La rue Booth devrait être conçue de manière à pouvoir accueillir des trottoirs plus larges, des voies ou des pistes cyclables, des places de stationnement sur rue et une végétation abondante, notamment des arbres de rue.

5.2 Stratégies pour le domaine public

Les politiques qui suivent décrivent 16 stratégies d'amélioration des installations piétonnières, cyclables et de transport en commun ainsi que des parcs, des espaces verts et du paysage de rue, selon trois approches : mise en valeur des déplacements, écologisation et activation du domaine public. Ces stratégies, au même titre que les lignes directrices connexes contenues dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling, serviront de guide à la conception, à la construction et à l'entretien de tous les projets privés et publics.

5.2.1 Déplacements

L'approche axée sur les déplacements comprend des stratégies visant à améliorer l'accessibilité, la connectivité et les déplacements dans le secteur de la station Lac Dow. Ces stratégies tiennent compte de tous les modes de déplacement et sont adaptées aux résidents, aux entreprises et aux visiteurs.

1) À pied : Continuer de s'engager à accorder la priorité aux piétons et à offrir un réseau de trottoirs et de sentiers piétonniers permettant d'accéder aux quartiers, aux points de transport en commun, aux écoles, aux parcs, aux installations communautaires et aux commerces.

2) À vélo : La Ville doit mettre en œuvre son Plan sur le cyclisme et agrandir le réseau cyclable dans le secteur de la station Lac Dow grâce à l'aménagement de voies partagées sur les principaux axes est-ouest ainsi que sur la rue Rochester.

3) En transport en commun : Renforcer le rôle du secteur de la station Lac Dow en tant qu'important carrefour de transport en commun en mettant en œuvre le Plan directeur des transports et en améliorant l'accès à la station Lac Dow de l'O-Train et le service d'autobus à l'échelle du secteur en mettant l'accent sur la qualité de la zone de la station.

4) En voiture : Réduire à long terme la dépendance à l'automobile tout en gérant soigneusement la circulation automobile nécessaire afin de garantir la sécurité et l'efficacité de l'infrastructure routière actuelle et le fonctionnement des commerces, et de protéger les caractéristiques des rues résidentielles.

5) Chargement, services publics et d'urgence : Permettre le déplacement efficace des véhicules afin de s'assurer que leur accès aux zones de chargement, de services publics et d'urgence n'est pas compromis.

6) Stationnement : Reconnaître l'importance de la disponibilité de places de stationnement public en nombre suffisant pour la viabilité et la pérennité des restaurants, des magasins de détail et des terrains commerciaux, grâce à la mise en place d'une stratégie détaillée de stationnement.

5.2.2 Écologisation

L'écologisation prévoit des stratégies visant à accroître le couvert forestier urbain dans le secteur de la station Lac Dow et à assurer la santé et la longévité des zones naturelles et paysagées.

1) Parcs, esplanades urbaines et cours : Mettre en valeur et agrandir le parc Ev Tremblay, le parc McCann et aménager des esplanades urbaines et des cours dans le cadre d'aménagements de plus forte densité.

2) Arbres de rue : Planter la prochaine génération d'arbres de rue afin de garantir la durabilité de la forêt urbaine et de permettre aux arbres de jouer leur rôle dans la gestion des eaux pluviales, la création d'ombrage et l'amélioration du microclimat.

3) Aménagement paysager des parcs, des esplanades urbaines et des cours : Améliorer la forêt urbaine en veillant à ce qu'une variété d'arbres, d'arbustes et d'éléments de couverture végétale soit prévue dans les parcs, les esplanades urbaines et les cours, afin de créer des aménagements paysagers résistants, de définir les zones réservées aux parcs, de mettre en valeur les liens entre les sentiers et d'assurer la sécurité dans les parcs.

4) Couloirs écologiques : Mettre en valeur la fonction écologique du couloir de la Ligne 2 de l'O-Train en réunifiant ses éléments écologiques urbains à l'aide d'une structure paysagère solide s'étendant de la rivière des Outaouais au lac Dow.

5.2.3 Activation

Les stratégies d'activation ont pour objet d'encourager la création d'un domaine public dynamique et accueillant, favorable à la vie communautaire. Il s'agit notamment d'animer les esplanades urbaines grâce aux utilisations voisines, de créer des espaces

pour les jeux et les événements spéciaux, et d'améliorer l'expérience des piétons à l'aide de commodités et d'œuvres d'art public.

1) Magasins de détail en périphérie : Soutenir la santé économique du secteur de la station Lac Dow et renforcer le rôle des commerces locaux dans l'amélioration du domaine public le long de la rue Preston, de la rue Beech et de l'avenue Carling.

2) Résidences en périphérie : Mettre en valeur les caractéristiques et les qualités propres aux rues résidentielles et encourager les aménagements intercalaires résidentiels stratégiques qui complètent les immeubles existants et favorisent l'attrait, la sécurité et la beauté du domaine public.

3) Jeux et activités : Planifier l'amélioration et l'agrandissement des installations ludiques de tout le quartier afin d'offrir aux familles des espaces de jeu sûrs, accessibles et attrayants.

4) Événements : Veiller à ce que le domaine public du secteur de la station Lac Dow favorise le succès continu des événements traditionnels qu'aiment célébrer les résidents du secteur, et encourage la création de traditions et d'activités nouvelles, y compris la fermeture de la rue Preston à l'occasion de festivals publics importants.

5) Art public : Soutenir la création d'œuvres d'art public afin de contribuer davantage à la vitalité du domaine public, de mettre au premier plan les lieux d'importance et d'embellir le paysage de rue, les parcs et les espaces verts.

6) Mobilier urbain : Mettre en valeur le paysage de rue, les parcs et les espaces verts en intégrant au domaine public du mobilier urbain attrayant, accessible et fonctionnel. Les nouveaux éléments de mobilier urbain viendront compléter les éléments existants et correspondront à la vision d'avenir du quartier.

Section 6 : Viabilisation

Il est prévu que les besoins en matière de viabilisation peuvent être gérés au cas par cas dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement normal.

1) La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement de passer en revue les besoins en matière de contrôle des eaux pluviales sur le site au début du processus d'examen du plan d'implantation. Dans certains cas, il pourrait être requis d'avoir recours au stockage souterrain ou à des mesures spéciales d'aménagement à moindre incidence pour répondre aux besoins en matière de contrôle.

2) La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement d'évaluer les besoins en matière de débit d'eau pour lutter contre les incendies dans le cadre du processus d'examen du plan d'implantation. Cette évaluation peut permettre de

déterminer la nécessité de mettre à niveau la conduite d'eau principale, les réseaux en circuit fermé ou les mesures supplémentaires de protection contre les incendies.

Section 7 : Logement

La population du secteur de la station Lac Dow devrait augmenter considérablement au cours des prochaines décennies, et un des principaux objectifs du Plan secondaire est de garantir un vaste choix de logements pour les résidents actuels et futurs. Les politiques qui suivent soutiennent cet objectif et se concentrent notamment sur la question du logement abordable et de la préservation du logement locatif existant :

1) La Ville doit prévoir la nécessité d'offrir des logements abordables et de préserver et de remplacer les logements locatifs abordables en fonction des avantages collectifs prévus dans la section 11 du volume 1 du Plan officiel.

2) Afin d'aider à régler le problème du manque de logements abordables pour un grand nombre de personnes et de familles, la Ville d'Ottawa favorisera l'élaboration et la mise en place de mécanismes particuliers pour offrir un pourcentage important de logements subventionnés aux personnes et aux familles à revenu faible ou moyen dans les grands lotissements résidentiels futurs du secteur de la station Lac Dow. La Ville d'Ottawa peut également acquérir des logements existants ou regrouper des parcelles de terrains pour la construction de logements, lorsque les circonstances l'exigent, dans le but d'atteindre les objectifs du présent Plan secondaire.

3) La Ville doit revoir les dispositions de la Loi sur les municipalités dans le but de renforcer les politiques existantes relatives au remplacement des unités locatives, de se concentrer sur l'abordabilité, le mode d'occupation, le contrôle des loyers et l'administration.

Section 8 : Interprétation

Le présent Plan secondaire établit les grands principes qui serviront de guide pour l'aménagement futur dans le secteur de la station Lac Dow. Les sections 3 à 7 du présent chapitre et les annexes D, E, F, G, H et I constituent le secteur de la station Lac Dow qui fait partie de ce plan secondaire.

L'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow) répertorie divers secteurs caractéristiques de l'aménagement du territoire dans le carrefour et comprend les lignes directrices relatives à ces secteurs.

L'annexe E (Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow) illustre la disposition relative à la hauteur et à l'emplacement généraux des tours du secteur de la station Lac Dow. La limite de hauteur spécifiée dans cette annexe

correspond à la hauteur maximum permise. L'emplacement des tours est plus approximatif qu'absolu.

L'annexe F (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow) et l'annexe G (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Site de l'hôpital) décrivent le plan global à long terme visant le domaine public pour le secteur de la station Carling. Il recense les améliorations et les mesures de mise en valeur requises pour transformer le secteur en une destination future au centre-ville. Le plan illustre également les améliorations au domaine public devant être intégrées dans la conception d'un hôpital, conformément à la section 4.1.8 du présent chapitre. Ces améliorations comprennent la création d'un espace ouvert public accessible et de zones bâties offrant une transition vers la Ferme expérimentale centrale. Le projet qui figure sur le plan, comme les coupes transversales du paysage et des rues, est conceptuel et présenté à des fins d'illustration seulement.

L'annexe H (Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth) décrit de manière générale comment les terrains devraient être aménagés au fil des ans, conformément à cette vision. Même si les terrains ne sont pas aménagés précisément comme il est illustré, notamment en ce qui concerne l'emplacement des bâtiments existants et proposés ou les rues de type woonerf, cette annexe a pour objet d'orienter le réaménagement de ces terrains. Les modifications apportées à l'emplacement des bâtiments proposés ou à l'emplacement des rues de type woonerf ne nécessiteront pas une modification au Plan officiel.

L'annexe I (Projets prioritaires pour le domaine public du secteur de la station Lac Dow) met en lumière les principales mesures d'amélioration et de mise en valeur du domaine public qui seront adoptées au cours des 20 prochaines années. Le projet illustré dans l'annexe, comme les coupes transversales du paysage et des rues, est conceptuel et présenté à des fins d'illustration seulement.

L'étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling est un document qui a été approuvé par le Conseil et ne fait pas partie du Plan secondaire. L'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling fournira un cadre d'évaluation de la contribution au domaine public au moyen des demandes d'aménagement, y compris les projets d'aménagement privés et les investissements publics dans les parcs et les emprises.

Section 9 : Mise en œuvre

Les politiques contenues dans ce chapitre fournissent un cadre pour l'aménagement et la transformation futurs du secteur de la station Lac Dow. Le succès de ces politiques dépend de l'efficacité de leur mise en œuvre. Cette section renforce et appuie les

politiques de mise en œuvre contenues dans le Plan officiel, et décrit les mesures importantes et les principaux outils auxquels la Ville a l'intention d'avoir recours pour réaliser les objectifs du Plan secondaire et mettre en œuvre ses politiques.

9.1 Dispositions particulières relatives à l'examen des demandes d'aménagement

Les dispositions spéciales suivantes seront adoptées aux fins de l'examen de toutes les demandes d'aménagement dans le secteur de la station Lac Dow.

9.1.1 Dispositions d'aménagement différé dans le cas de demandes de modification de zonage

La Ville adoptera des dispositions d'aménagement différé après avoir examiné les demandes de modification au Règlement de zonage relatives à un immeuble de grande hauteur pouvant être considéré comme un projet d'aménagement de hauteur moyenne. Le Conseil n'envisagera pas d'éliminer ces dispositions d'aménagement différé tant que les politiques décrites dans le présent Plan secondaire n'auront pas été mises en œuvre et respectées à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, y compris ce qui suit :

1) Approbation de l'application de la réglementation du plan d'implantation, y compris l'exécution d'une entente en vertu de l'article 41 de la Loi sur l'aménagement du territoire, à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, exigeant la mise en œuvre de toutes les politiques du présent Plan secondaire, notamment la contribution à la mise en valeur du domaine public prévue dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling, l'amélioration potentielle de l'infrastructure municipale et le respect des obligations précisées dans les politiques et les règlements pertinents, comme le Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs.

2) Conclusion d'une entente conformément aux avantages collectifs prévus dans la section 11 du volume 1 du Plan officiel, à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, y compris une ventilation détaillée de la contribution aux projets prioritaires d'amélioration du domaine public dans le secteur de la station Lac Dow comme il est décrit à la section 9.4.2 du présent Plan secondaire.

3) Les promoteurs des projets d'aménagement dans la zone du carrefour devront verser leur quote-part du montant de 200 000 $ requis pour l'achèvement de l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling.

4) Les promoteurs des projets d'aménagement dans la zone du carrefour et le secteur de l'hôpital devront démontrer que leurs projets se distinguent par l'excellence de la conception, comme l'exige le présent Plan, en participant au processus d'examen conceptuel spécialisé, comme il est précisé à la section 9.2 du présent Plan.

9.1.2 Étude sur le domaine public aux fins des demandes d'approbation

La Ville demandera qu'une étude sur le réseau des espaces du domaine public soit réalisée par les promoteurs soumettant des demandes d'aménagement dans le cadre de l'application de la Réglementation du plan d'implantation pour assurer une planification complète du réseau des espaces du domaine public. Cette étude devra :

1) situer les demandes d'aménagement dans le contexte de l'étude sur le domaine public et la mobilité et identifier le réseau des espaces du domaine public existant et prévu, notamment les espaces publics accessibles qui pourraient se trouver sur des propriétés publiques ou privées;

2) préciser comment l'application de la réglementation permet de mettre en œuvre les politiques de la section 5 du présent chapitre et les stratégies et les lignes directrices décrites dans l'Étude sur le domaine public et la mobilité.

3) déterminer l'emplacement et la conception des parcs et esplanades publics, y compris les terrains publics, les terrains privés accessibles au public, les terrains créés au moyen de fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc ou toute combinaison de ceux-ci.

4) préciser le rôle de l'aménagement dans l'amélioration des emprises publiques ainsi que des terrains qui y sont voisins : nouveaux trottoirs et pavé spécial, arbres de rue et couverture cache-fondations, éclairage pour les piétons, mobilier urbain et aménagement paysager.

9.2 Examen de la conception

L'ensemble du secteur de la station Lac Dow est situé dans le secteur prioritaire de conception désigné dans l'annexe C7A du Plan officiel. La conception de tous les aménagements de ce secteur devra faire l'objet d'un examen par le Comité d'examen du design urbain de la Ville, sauf pour les exceptions prévues dans le mandat du Comité. En outre, certains des immeubles les plus élevés de la Ville seront construits dans le secteur de la station Lac Dow. Ces immeubles auront une incidence considérable sur la fonctionnalité, la qualité de vie, le caractère et l'esthétique du secteur, mais également sur l'image de l'ensemble de la Ville. Ils doivent donc jouer un rôle complémentaire de stimulateur du secteur et contribuer à donner une image positive de la Ville.

1) Un processus spécialisé d'examen de la conception a été établi, comme il a été recommandé dans les orientations stratégiques pour le secteur Preston-Carling approuvées par la Ville dans le cadre du processus d'examen rigoureux des aménagements situés dans la zone du carrefour du secteur de la station Lac Dow par des pairs du Comité d'examen du design urbain de la Ville, et qui intègrent notamment les constructions de plus de 40 étages.

2) Selon ce processus spécialisé, les promoteurs doivent participer à un sous-comité du Comité d'examen du design urbain (composé d'un membre du Comité et d'au plus deux experts en conception choisis par le Comité) pour finaliser la conception du projet jusqu'à ce que la conception définitive du projet soit jugée acceptable par le sous-comité du Comité d'examen du design urbain d'après le cadre prescrit dans le Plan secondaire.

3) Les promoteurs de ces projets d'aménagement devront assumer des coûts pouvant atteindre 7 000 $ (sous réserve d'un ajustement en fonction de l'indice des prix à la consommation) pour chaque réunion du sous-comité tenue pour obtenir le consensus entre les membres du sous-comité et les promoteurs à l'égard de la conception définitive du projet. Les coûts différentiels seront assumés par la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

9.3 Améliorations apportées au domaine public

Les améliorations apportées au domaine public au fil du temps dépendent de l'atteinte des objectifs de la Ville en matière d'évolution et d'aménagement, et de la collaboration avec le secteur privé qui assume une grande responsabilité à l'égard de ces améliorations. La rentabilité de tout nouvel aménagement et la mise à disposition des infrastructures nécessaires à sa construction sont des principes importants.

Le domaine public n'est pas complémentaire aux besoins d'une communauté qui s'urbanise. Le domaine public, ainsi que son amélioration et son entretien continus, est essentiel à la qualité des espaces fonctionnels et à la qualité de vie connexe qui en résulte dans une communauté urbaine.

La conception détaillée du domaine public doit être conforme aux politiques et aux orientations énumérées à la section 5 du présent chapitre, et sera négociée sur la base de l'Étude sur le domaine public et la mobilité approuvée par la Ville, dans le cadre de l'approbation du zonage et du plan d'implantation, et des investissements en immobilisations de la Ville dans les parcs et les emprises.

9.3.1 Secteur particulier d'amélioration du domaine public

La Ville doit désigner l'ensemble du secteur de la station Lac Dow, comme il figure à l'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow) du présent chapitre, comme un secteur particulier d'amélioration du domaine public.

1) La Ville doit exiger que tous les fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc recueillis au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Lac Dow en vertu de l'article 42 de la Loi sur l'aménagement du territoire soient affectés à l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parc et à l'amélioration des parcs existants du secteur de la station Lac Dow.

2) La Ville doit exiger que toutes les contributions recueillies au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Lac Dow conformément aux avantages collectifs prévus dans la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel soient affectées au secteur de la station Lac Dow.

3) La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur de la station Lac Dow.

4) Le Règlement sur les redevances d'aménagement propres à un secteur n'exige aucun paiement en ce qui concerne la propriété située au 125, rue Hickory, aux fins de contribution aux améliorations de transport hors site, ni en ce qui concerne la propriété située aux 486-500, rue Preston, aux fins de contribution pour des travaux réalisés dans l'emprise de la rue Sidney et liés à la construction de la passerelle pour piétons de la rue Hickory.

9.3.2 Projets prioritaires pour l'amélioration du domaine public

Située à la convergence de l'importante infrastructure de transport en commun de la Ville, du lac Dow voisin et du canal Rideau, site du patrimoine mondial, la zone du carrefour sera celle où l'on retrouvera les densités les plus élevées du secteur de la station Lac Dow et certains des plus grands immeubles de la Ville. Selon l'information sur les aménagements actuels, au cours des 20 prochaines années, la croissance du secteur de la station Lac Dow sera majoritairement concentrée dans la zone du carrefour. Cette zone sera également une zone prioritaire d'amélioration du domaine public.

1) La Ville accordera la priorité à la zone du carrefour aux fins de la mise en œuvre des projets d'amélioration du domaine public décrits à l'annexe I (Projets prioritaires pour le domaine public du secteur de la station Lac Dow), au cours des 20 prochaines années.

2) La Ville mettra en œuvre des projets pour l'amélioration du domaine public en dehors de la zone du carrefour comme il est précisé à la section 5 du présent chapitre en misant sur les grands projets d'aménagement qui seront réalisés, le cas échéant, en dehors de la zone Hub.

9.4 Collaboration avec d'autres instances

La mise en œuvre de certaines politiques exigera la collaboration avec d'autres instances publiques, notamment la province de l'Ontario et la Commission de la capitale nationale. Dans les cas exigeant l'accord ou la participation d'au moins deux autres instances pour mettre en œuvre des éléments du Plan secondaire, la Ville entamera des discussions avec ces instances afin d'en arriver à une entente sur la marche à suivre.

Chapitre 2A : Secteur de la station Bayview - secteur A

Section 1 : Introduction - secteur A

Dans la foulée de l'important investissement effectué par la Ville dans Lignes 1 et 3 de l'O-Train et en raison de la popularité croissante des quartiers avoisinants en tant qu'endroit où vivre et travailler, le secteur immédiatement voisin à la station Bayview de l'O-Train est prêt pour une transformation. Ce secteur industriel/commercial sous-utilisé deviendra une communauté polyvalente dynamique axée sur le transport en commun. Le Plan de conception communautaire du secteur de la station Bayview (PCC) a permis d'élaborer la vision communautaire pour le secteur du PCC de la station Bayview dans le cadre d'un exercice de collaboration général. Le document du PCC du secteur de la station Bayview est la principale politique de référence pour les prochains projets d'aménagement dans le secteur à l'étude. Il fournit un aperçu détaillé de la stratégie d'aménagement prévue, de ses justifications, des mesures de développement durable et de la mise en œuvre. Ce plan secondaire complète le plan de conception communautaire (PCC) et définit le cadre juridique en appui au PCC du secteur de la station Bayview. Ce plan secondaire établit les fondements politiques pour l'aménagement à long terme du secteur tout en tenant compte de l'aménagement du territoire, de la forme bâtie, de la conception de l'espace public, de la circulation, du stationnement et du logement abordable.

Ce plan secondaire doit être lu et interprété concurremment au PCC du secteur de la station Bayview comme étant l'orientation stratégique donnée par le Conseil municipal en vue de guider les initiatives municipales, les travaux publics, les examens des plans d'implantation, les modifications au Règlement de zonage et les demandes présentées au Comité de dérogation pour ce secteur.

Ce plan secondaire établit l'orientation en vue des importants changements qui seront apportés au sein du secteur de la station Bayview. Il est prévu dans ce plan secondaire, que les terrains situés à l'extérieur du secteur immédiat de la station Bayview, y compris ceux situés dans un rayon de 600 mètres, vont continuer à évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre de projets de réaménagement à petite échelle des terrains intercalaires, mais ne seront pas inclus dans des projets de grande envergure.

Section 2 : Zone d'aménagement - secteur A

Le chapitre consacré au secteur de la station Bayview porte sur les biens et les biens-fonds sous-utilisés non loin de la station Bayview de l'O-Train, notamment les

cours Bayview actuelles (7, 80, 89, 90 et 100 chemin Bayview Station); l'emplacement de l'aréna Tom Brown; le 801, rue Albert; le 250, 255 et 265, avenue City Centre; le 145 et 158, rue Spruce, le 168, rue Elm et le 989, rue Somerset Ouest. Ce chapitre porte également sur les segments des rues Scott/Albert et sur le couloir de l'O-Train qui sont voisins à ces biens situés dans le secteur du Plan secondaire. Une carte du secteur de politique est fournie dans l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview). Deux quartiers de la Ville sont touchés par le secteur de la station Bayview (quartier 15 – Kitchissippi; quartier 14 – Somerset).

Section 3 : Vision et principes de conception - secteur A

3.1 La vision

Le secteur de la station Bayview deviendra bientôt la nouvelle entrée urbaine de l'ouest vers le centre-ville. Ce secteur qui s'organise principalement autour de la station Bayview de l'O-Train, est stratégiquement situé au croisement des lignes nord-sud et est-ouest de l'O-Train. Ce nouveau secteur tirera parti de son rôle important en tant que carrefour stratégique de l'O-Train en créant un environnement urbain polyvalent de grande qualité offrant tout un éventail vaste et diversifié de possibilités à exploiter tant du point de vue de l'emploi que pour le secteur résidentiel. Le secteur de la station Bayview comporte des quadrants qui sont actuellement délimités par les couloirs de l'O-Train. Une architecture et une conception urbaine de grande qualité fourniront un élément unifiant pour les quatre quadrants en établissant un domaine public supérieur lequel sera créé par l'introduction d'une grille urbaine au sein des super-îlots actuels. Ainsi sera créée dans le secteur une série de liaisons interreliées permettant de réduire la dépendance à la voiture. De nouveaux sentiers et couloirs ouvriront toutes sortes de possibilités aux piétons et aux cyclistes parallèlement aux couloirs de l'O-Train et perpendiculairement à ceux-ci et à travers les super-îlots et seront reliés au réseau de sentiers à l'extérieur du secteur. On fera l'acquisition d'un nouveau terrain à vocation de parc. Les parcs et services locaux existants seront élargis et améliorés tout au long de la mise en œuvre des projets de réaménagement afin de fournir des utilisations communautaires et récréatives qui serviront à consolider la transformation du secteur tel que prévu. Le nouveau quartier intégrera et améliorera les caractéristiques naturelles et les formes bâties exceptionnelles du secteur, notamment la rivière des Outaouais, les rues principales dynamiques le long de la rue Wellington et de la rue Somerset Ouest, et les quartiers résidentiels stables de Mechanicsville, Hintonburg et Dalhousie.

3.2 Principes d'urbanisme

Cette vision s'appuie sur les principes d'aménagement suivants :

1) Les nouveaux aménagements seront compacts, polyvalents et orientés sur le transport en commun.

2) La conception novatrice et les investissements dans le domaine public fourniront des liaisons sécuritaires, pratiques et accessibles dans le secteur et vers les principales destinations, incluant la station Bayview de l'O-Train et la rivière des Outaouais.

3) Les nouveaux aménagements seront respectueux des quartiers établis voisins.

4) La station Bayview de l'O-Train deviendra un point de repère important dans la communauté.

5) La diversité dans la forme bâtie et l'architecture, combinée à des améliorations distinctes et coordonnées dans le domaine public, va permettre de créer une bordure de rue dotée d'un éclairage adéquat, avec ouverture sur le ciel et des vues publiques et aidera à créer un sentiment d'appartenance et d'identité dans le secteur.

6) Les nouveaux aménagements résidentiels offriront des solutions de logement abordable, créant une cohésion sociale et une grande diversité d'expériences.

7) Les investissements dans des projets d'aménagement axés sur des logements abordables et accessibles et des logements avec services de soutien pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30e percentile de la Ville, permettent de garantir une offre de logements aux membres vulnérables de la collectivité.

8) Les nouveaux aménagements auront recours aux principes de pointe en matière de conception durable afin de réduire la consommation d'énergie, l'aménagement du territoire et les émissions.

9) Le réseau de sentiers, de parcs et d'espaces verts municipaux appartenant à la Ville sera amélioré pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.

Section 4 : Politiques sur la désignation et sur la conception - secteur A

4.1 Désignations

Carrefour

La désignation de carrefour, représentée dans l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview), oblige à intégrer dans les nouveaux aménagements un vaste ensemble d'ouvrages des aménagements favorisant les transports en commun, notamment des infrastructures résidentielles, des immeubles de bureaux, des édifices institutionnels, des pôles d'emploi, des installations communautaires, ainsi que des parcs et espaces publics du domaine privé dans un environnement compact, pensé pour les piétons et la connectivité. Ce plan secondaire encourage l'aménagement créatif d'une communauté dynamique et polyvalente organisée autour d'un centre névralgique du transport afin de créer un nouveau secteur unique à l'intérieur de la ville, tout en complétant et en renforçant le caractère des quartiers avoisinants déjà en place. La composition de l'aménagement du territoire qui devrait être environ 60 pour cent d'immeubles résidentiels et 40 pour cent de bureaux et commerces de détail sera confirmée au moment de la mise en œuvre du projet d'aménagement et dans le cadre d'un plan de déploiement progressif.

1) Les aménagements à usages mixtes devront comporter des façades actives assorties de magasins, services et attraits publics, accessibles par la rue, voisins à des secteurs à forte circulation piétonnière. Se reporter à la Figure 45 du PCC du secteur de la station Bayview : Caractéristiques des principales façades actives et liaisons.

2) Les usages résidentiels ou les bureaux devraient être la première utilisation de tous les immeubles et être situés aux étages supérieurs des bâtiments à usages mixtes. S'il n'est pas possible de donner à un seul immeuble une vocation polyvalente, il serait tout aussi approprié qu'un groupe d'immeubles individuels voisins servent à des usages mixtes.

3) Les grandes surfaces commerciales, comme les grands magasins d'alimentation, sont permises, pour autant qu'elles soient conçues de manière à s'intégrer au contexte général du site et dans une forme urbaine à plusieurs étages donnant sur la rue.

4) Les aménagements du territoire doivent encourager le transport en commun et aider à favoriser et à bien gérer les déplacements des piétons et des cyclistes associés à la station Bayview de l'O-Train. Les aménagements du territoire qui auraient une incidence négative sur l'environnement piétonnier et cyclable ne seront pas permis.

5) Les aménagements donnant sur le pont de la rue Somerset Ouest doivent prolonger le couloir mineur ouest de la rue Somerset à l'ouest à partir de l'avenue City Centre, le tablier du pont servant de façade active accessible au public.

6) Il faudrait intégrer des parcs publics et des espaces publics du domaine public et du domaine privé qui serviront de passerelle, d'entrée, de lieu de rassemblement, de points focaux et de liaisons importantes.

7) aucun projet d'aménagement d'immeubles de grande hauteur ne sera pris en compte dans un périmètre de 600 mètres de la station Bayview de l'O-Train dans un quartier désigné, sauf si un PCC l'autorise.

Parcs et espaces publics du domaine privé

8) Les parcs désignés dans l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview) appartiennent à la Ville et offrent aux résidents des espaces actifs ou passifs pour les activités récréatives. On fera l'acquisition des nouveaux terrains à vocation de parc dans le cadre du processus de l'examen des demandes d'aménagement. Les parcs existants seront protégés et valorisés pour répondre aux besoins de la collectivité. En outre, l'aréna Tom Brown et son espace-parc seront modernisés pendant toute la durée des travaux d'aménagement du quartier afin de répondre aux besoins des résidents actuels et éventuels.

9) De nouveaux parcs seront créés à l'extrémité nord des cours Bayview ainsi que dans l'emprise de la rue Wellington à l'est de l'O-Train. Ces parcs seront intégrés aux espaces verts en place le long de la rivière des Outaouais et du couloir de l'O-Train afin d'améliorer les liaisons autour du secteur de la station Bayview et d'instaurer un environnement naturel fonctionnel.

10) Le choix de l'emplacement des parcs municipaux voisins à des terrains faisant partie de la Masse des terrains d'intérêt national ne garantit pas la perméabilité aux terres fédérales voisines.

11) Veuillez vous reporter au PCC du secteur de la station Bayview, Figure 44 : Parcs et espaces ouverts, pour voir l'emplacement des zones de parcs désignées, ainsi que les emplacements recommandés pour l'aménagement des espaces publics du domaine privé sur les terrains privés, idéalement implantés non loin des zones-parcs désignées. Dans le cadre du processus d'examen des propositions d'aménagement, les efforts seront déployés afin de réserver ces espaces comme espaces ouverts.

12) De nouveaux parcs devraient être prévus, notamment :

a) à l'extrémité nord des cours Bayview;

b) aux extrémités est et ouest de l'emprise de la rue Wellington reliant une nouvelle passerelle polyvalente piétonnière et cycliste qui enjambera le couloir de l'O-Train à l'avenue City Centre (indiquée dans l'annexe B [Plan de désignation du secteur de la station Bayview]).

13) La conception des esplanades urbaines devrait être adaptée à toutes sortes d'activités quatre saisons, avec entretien minimal. Ces espaces seront définis par les commodités thématiques qui y seront installées comme les œuvres d'art public, les bancs, l'éclairage, les techniques de revêtement, les luminaires, les bannières, des murs bas et l'aménagement paysager.

14) Les espaces publics devraient être conçus en tenant compte du vieillissement de la population et inclure des bancs accessibles à l'intention des personnes âgées, des points d'accès appropriés, des repères visuels et des panneaux. Il faut prévoir des aires de repos avec bancs à intervalles réguliers, installés de manière à encourager l'interaction sociale.

15) Les arbres d'ombre et les zones vertes seront coordonnés à l'éclairage, à l'art public et aux services publics nécessaires afin de fournir un couvert forestier continu et de l'ombre en été, d'encadrer le domaine public et de servir de brise-vent en hiver.

16) La planification de la plantation et de l'entretien des arbres et du couvert végétal devrait prendre en compte les besoins en habitat des oiseaux et d'autres animaux adaptés au milieu urbain et tenir compte de l'importance de créer des percées visuelles.

4.2 Disposition des îlots

Le secteur de la station Bayview comprend actuellement plusieurs super-îlots, accessibles au moyen de quelques liaisons piétonnières et cyclistes officielles. Pour l'aménagement progressif de ces super-îlots, il faudrait adopter des schémas et tailles de rues semblables à ceux des communautés actuelles du secteur. La prolongation du réseau de rues actuel permettra de rompre les super-îlots et de créer une configuration serrée d'îlots qui instaure une plus grande perméabilité et fluidité ainsi que de meilleures liaisons au niveau du sol. En offrant un grand choix de trajets et de destinations, le réseau de rues élargi devrait en plus favoriser les déplacements à pied et à vélo. De nouvelles rues seront aménagées, elles devront inclure une infrastructure conçue précisément de manière à offrir un environnement sécuritaire et confortable pour la marche et le vélo.

1) La disposition spatiale des bâtiments devait favoriser la mise en place d'une configuration serrée d'îlots axée sur les piétons qui favorise les déplacements entre la station Bayview de l'O-Train et la communauté avoisinante.

2) Les principales façades actives doivent être orientées vers les principaux couloirs de déplacement servant le secteur de la station Bayview.

3) Les nouveaux aménagements situés sur le chemin Bayview Station et l'avenue City Centre devraient comporter des rues intérieures, préférablement en tant que prolongement de la configuration, afin de rompre les super-îlots et de fournir une circulation interne efficace pour tous les modes de transport. Lorsque ces rues internes demeurent privées, des mesures seront prises dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, comme l'intégration de servitudes d'utilité publique afin de veiller à ce que ces rues soient entièrement accessibles au public.

4) Il faudrait améliorer la liaison, sur un même plan, entre l'avenue City Centre et la rue Somerset Ouest, des deux côtés de l'avenue City Centre. Cette liaison devra assurer un accès public permanent (24 heures sur 24) grâce à un escalier visible, bien éclairé et de grande qualité et à un parcours accessible, entre la rue Somerset Ouest et la promenade City Centre. Il faudra aussi prévoir un portail amélioré sous le pont de la rue Somerset Ouest de largeur suffisante et doté d'un dégagement latéral adapté à la circulation automobile, cycliste et à l'installation de trottoirs améliorés.

4.3 Hauteur, volume et regroupement d'immeubles

La stratégie qui régit la hauteur, le volume et le regroupement d'immeubles a été élaborée de manière à promouvoir la densité à proximité de la station Bayview de l'O-Train tout en veillant à ce que chacun des immeubles soit d'une taille appropriée, qu'il respecte les immeubles, communautés et parcs voisins et qu'il contribue à la création d'un domaine piétonnier dynamique et sécuritaire. En général, les immeubles de grande hauteur seront regroupés autour de la station Bayview de l'O-Train; la transition se fera graduellement vers les quartiers résidentiels stables. Le profil de hauteur sera respecté, cependant, la construction d'immeubles de différentes hauteurs sera encouragée afin de créer un panorama urbain remarquable et attrayant. Les vues publiques vers le centre-ville, la station Bayview de l'O-Train et la rivière des Outaouais seront préservées et améliorées, et la forme bâtie devrait, dans la mesure du possible, leur servir de cadre. Il faudra veiller à éviter de créer une ombre excessive sur les parcours piétonniers entourant la station Bayview de l'O-Train et les secteurs résidentiels déjà en place.

1) Les hauteurs maximums des bâtiments sont indiquées dans l'annexe C (Secteur de la station Bayview : hauteurs maximums des bâtiments) et dans la Figure 40 (Stratégie de hauteur) du PCC du secteur de la station Bayview.

2) La hauteur maximum des bâtiments, dans le cas des propriétés qui sont contigües à un quartier résidentiel établi, ne peut dépasser la hauteur déterminée pour la zone existante du secteur résidentiel voisin. L'augmentation de la hauteur ne sera permise que si elle suit une zone de transition proportionnée.

3) Les bâtiments de grande hauteur de plus de 12 étages doivent être dotés d'un socle et d'un aménagement en forme de tour pour créer le bord de rue souhaité ainsi qu'une ouverture sur le ciel et des vues publiques appropriées et veiller à ce que la rue bénéficie d'un éclairage adéquat. La hauteur du socle ne doit pas dépasser six étages dans l'ensemble de la zone.

4) Pour les immeubles d'une hauteur maximum de 12 étages, le retrait minimal sera aménagé après le quatrième étage afin d'établir la « hauteur souhaitable pour le quartier » ou encore une forme bâtie adaptée à la « rue principale traditionnelle », comme il est indiqué dans le PCC du secteur de la station Bayview, Figure : 38. Disposition des rues. Pour des immeubles de plus de 12 étages, le retrait minimal devait être aménagé au sixième étage. Dans la mesure du possible, le retrait de l'étage supérieur devrait être aménagé au même étage que celui des immeubles du secteur immédiat afin de créer une impression visuelle uniforme et un style d'aménagement. Les retraits aménagés aux étages supérieurs contribuent à créer un milieu à l'échelle humaine et fournissent plus de lumière pour les trottoirs ainsi qu'une ouverture sur le ciel.

5) Les façades des immeubles sur la rue Somerset Ouest, l'avenue City Centre, le chemin Bayview Station et dans les parcs municipaux devraient comprendre un retrait minimal. Lorsqu'un lot est jugé trop étroit pour permettre un retrait raisonnable, un changement de matériau de construction qui établit une séparation entre le socle et la tour pourrait être acceptable, sous réserve de l'examen et de l'avis du Comité d'examen du design urbain.

6) Au moins 70 % de la largeur du lot le long de la rue Somerset, de l'avenue City Centre et du chemin Bayview Station devra être occupé par les façades des immeubles. Un plan de mise en place progressive, soumis pour approbation au directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique devra démontrer comment cette politique sera respectée à long terme.

4.4 Conception architecturale

L'architecture dans le secteur de la station Bayview sera sensible au contexte, trouvera des moyens de créer des repères visuels et contribuera à plus vaste échelle à l'érection de la ville. Le traitement architectural devrait plus particulièrement s'attacher aux schémas de déplacement associés à la station Bayview de l'O-Train et les favoriser dans l'expression architecturale, la qualité de l'éclairage et l'orientation des caractéristiques de conception. Les fluctuations météorologiques et les variations saisonnières constituent des facteurs importants à prendre en compte. En hiver, les déplacements des travailleurs le matin et le soir se font dans le noir; des mesures seront prévues pour promouvoir une bonne visibilité et la sécurité. Il faut également tenir compte de l'incidence de la configuration des vents sur le domaine public, tout comme l'accumulation et l'entreposage de la neige ainsi que des chutes de neige provenant des structures des immeubles.

1) Les immeubles de 20 étages ou plus seront soumis à un processus d'examen conceptuel spécialisé établi par le Comité d'examen du design urbain de la Ville, qui ainsi pourra procéder à un examen par les pairs sur des aménagements situés à l'intérieur du secteur, aux frais du promoteur.

2) Chaque bâtiment doit fournir un profil définitif indiquant l'emplacement de l'entrée, le rez-de-chaussée, les étages du milieu et le toit. Une attention toute particulière devrait être apportée au traitement de la tour et du toit afin de créer un intérêt visuel.

3) Le rez-de-chaussée d'un immeuble à usage polyvalent doit être doté d'un plafond très élevé afin de permettre tout un éventail d'utilisations (par exemple, 4,5 mètres du plancher au plafond), et devrait intégrer des entrées directes sur la rue, des aménagements en transparence et une abondance de vitrage, favorisant l'animation et la visibilité au rez-de-chaussée.

4) Les immeubles doivent permettre de créer un paysage de rue harmonieux, composé d'unités et d'entrées individuelles exprimées dans des façades d'immeubles modulées et articulées. Aucun immeuble ne comportera une façade plus longue de 20 mètres sans qu'une certaine forme d'articulation lui soit intégrée, formant une rupture dans l'apparence visuelle en longueur.

5) Aucun bâtiment ne doit interrompre l'ouverture visuelle le long du couloir nord-sud de la Ligne 2 de l'O-Train en direction de la rivière des Outaouais, à l'exception de la station Bayview de l'O-Train située à l'intersection nord-sud et est-ouest des lignes 1 et 3 et de la Ligne 2.

4.5 Circulation

La station Bayview de l'O-Train est au centre de la vision envisagée pour la zone et le secteur de la station Bayview. L'objectif principal de la conception du transport est de fournir l'accès direct au transport en commun pour les cyclistes et les piétons, tandis que les déplacements automobiles sont recalés au deuxième rang des préoccupations. Plus particulièrement, la mobilité des piétons, la bonne définition des allées de circulation et l'espace suffisant pour accommoder le volume de circulation pendant les périodes de pointe sont des points dont il faut tenir compte dans la conception des allées et la détermination de la largeur des trottoirs, de l'éclairage et des liaisons traversant les îlots et les immeubles. Il faudra obtenir les approbations fédérales officielles avant de créer des liaisons entre les voies ou toute autre forme d'infrastructure qui auraient une incidence sur le couloir de la promenade Sir-John-A.-Macdonald et les rives de la rivière des Outaouais, notamment toute incidence proposée sur l'intersection de la promenade avec la rue Slidell.

1) Le modèle recommandé pour le quadrillage des rues, les liaisons piétonnières et cyclables principales et le réseau de sentiers hors rue sont indiqués dans le PCC du secteur de la station Bayview, dans les Figures : 38 (Implantation des rues) 41 (Liaisons piétonnières), 42 (Liaisons cyclables) et 43 (Liaisons des sentiers). Il faudra élaborer des plans d'aménagement graduel pour les super-îlots. Les propositions d'aménagement pour le secteur devront être conçues pour veiller à ce que les systèmes de circulation définis dans le PCC du secteur de la station Bayview soient respectés.

2) Les nouvelles rues devraient être conçues en rues complètes et devraient, dans la mesure du possible, avoir recours à des avancées de trottoir aux intersections ainsi qu'à des voies partagées. Cette exigence s'applique aux nouvelles rues qui pourraient devenir chemins publics et aux nouvelles rues qui pourraient demeurer dans le domaine privé, mais dont l'accès public sera garanti par des ententes de servitudes conclues pendant le processus d'examen des projets d'aménagement.

3) Les mesures pour prévenir la circulation de transit sur la rue Elm et la rue Spruce devraient être maintenues.

4) Les différences de niveau seront traitées différemment dans le but de maintenir un réseau piétonnier ininterrompu, accessible, serré et interrelié.

5) Pour améliorer les liens piétonniers, il faudrait prévoir l'aménagement de sentiers publics à même les îlots de l'aménagement et à travers les immeubles lorsque l'orientation de l'îlot ne permet pas l'installation d'un lien piétonnier extérieur direct. Lorsqu'un lien direct est aménagé vers la station Bayview de l'O-Train, les passages

à travers les bâtiments doivent être accessibles pendant les heures de fonctionnement du transport en commun.

6) Un réseau facilement reconnaissable de sentiers polyvalents hors rue devrait permettre de relier les communautés voisines, la station Bayview de l'O-Train et les principaux pôles d'activité du secteur, notamment le parc Laroche, l'aréna Tom Brown et la rivière des Outaouais.

7) Un nouveau pont polyvalent au-dessus du couloir de l'O-Train sera aménagé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington.

8) Les sentiers polyvalents hors rue feront au moins 3,5 mètres de large, en plus de comprendre des sentiers piétonniers et cyclables distincts, et seront éclairés et entretenus toute l'année.

9) Des installations comme les panneaux d'orientation, les bancs et les fontaines d'eau potable devraient être prévues aux principaux endroits passants indiqués dans PCC du secteur de la station Bayview, Figure 45 : Façades de rues actives et passerelles.

10) Une étude du transport devra être effectuée en appui à toutes les propositions d'aménagement. Elle servira à déterminer si la capacité de stationnement est adéquate, tout comme celle du transport en commun (incluant l'emplacement, la localisation et la connectivité des arrêts de transport en commun), les trottoirs et liaisons piétonnières, les pistes cyclables et toutes améliorations nécessaires pour soutenir la densité de l'aménagement.

4.6 Stationnement

Le stationnement des bicyclettes devra soutenir les aménagements du territoire densifiés prévus du secteur, et sera subordonné à la création d'un environnement au rez-de-chaussée dynamique axé sur les piétons. Les installations de stationnement pour vélos doivent être bien reliées aux pistes cyclables et aux sentiers polyvalents.

Le stationnement automobile dans la rue sera permis dans tous les cas raisonnables, lorsqu'il sera possible de maintenir les voies d'accès des pompiers et l'accès. Les installations de stationnement hors rue seront intégrées aux projets de moyenne à forte densité, soit dans des stationnements souterrains ou à l'intérieur des socles des bâtiments.

1) Les exigences minimales et maximums relatives au stationnement devraient être réduites afin de tenir compte des conditions et des coefficients urbains du centre-ville favorisant un fort achalandage des transports en commun.

2) Le stationnement en surface ne sera permis que dans des circonstances spéciales, le plan de conception sera sujet à un examen se portant sur l'aspect paysage urbain et les répercussions sur les mouvements piétonniers.

3) Les espaces de stationnement devraient être souterrains ou à l'intérieur du socle des immeubles. Il faut alors prévoir des mesures pour fournir un écran approprié qui est intégré à la forme bâtie de l'îlot.

4) Les structures de stationnement le long de l'emprise ne devraient pas comprendre de murs aveugles et devraient inclure des utilisations actives au rez-de-chaussée.

5) Les entrées des garages de stationnement doivent être orientées vers de plus petites rues ou une allée privée, lorsque la chose est possible, afin de favoriser un environnement de rue axé sur le piéton.

6) Le partage des places de stationnement entre locataires, immeubles et lots est fortement encouragé, en particulier pour des utilisations de stationnement à des heures différentes.

7) Des aires de stationnement pour vélos devraient être aménagées dans des emplacements facilement accessibles (de préférence au niveau de la rue), qui offrent une surveillance naturelle, sont protégés des intempéries et sont de dimensions suffisantes pour répondre à la demande estimée.

8) Toute installation de stationnement pour automobiles et vélos devrait être accessible de manière à minimiser l'interaction négative avec les principaux itinéraires piétonniers. Dans ces mesures sont inclus l'aménagement paysager et l'aménagement d'allées piétonnières séparées au besoin.

4.7 Rues et domaine public

Les rues publiques représentent la plus grande partie de l'environnement bâti dans le secteur Bayview, et à titre d'espace public important, leur conception sera soignée. Il s'agit notamment des rues 1) qui sont exploitées par la Ville qui en est aussi propriétaire et 2) des rues créées dans le cadre du processus d'aménagement qui pourraient rester privées, afin d'intégrer un réseau urbain dans les super-îlots actuels, qui sera d'usage public, et dont l'accès sera garanti par des ententes de servitude. À ce titre, les politiques établies ci-dessous s'appliqueront au besoin aux rues publiques et aux rues privées qui seront des rues accessibles au public au sein des super-îlots. Il est essentiel, si l'on veut assurer la création et la fonctionnalité d'une véritable place publique, de considérer les emprises du quartier comme des espaces accueillants pour les mouvements et les activités publics, plutôt que de les voir comme de simples couloirs de transport.

1) La rue Albert constitue une importante liaison vers la station Bayview de l'O-Train et à travers le secteur. Au fur et à mesure de la réfection et de la remise en valeur de la rue et de la progression des aménagements, il est prévu de rendre le milieu piétonnier plus accueillant et généreux, en élargissant les trottoirs, en installant de l'éclairage, du mobilier et des arbres mieux adaptés aux piétons, ainsi que des liaisons au niveau de la rue avec les îlots d'aménagement voisins. Les immeubles, les arbres et les autres installations susmentionnées seront conçus et mis en œuvre de manière à encadrer la rue, créant ainsi un environnement piétonnier de grande qualité.

2) Lorsque des modifications au trottoir et/ou à la géométrie de la chaussée sont envisagées dans le secteur de la station Bayview, que ce soit pour un réaménagement privé ou un projet des travaux publics, il faudra donner priorité à l'espace trottoir.

3) De préférence, les trottoirs le long de la rue Somerset Ouest, du chemin Bayview Station, de l'avenue City Centre et de la rue Albert feront 5 mètres de largeur. S'il est impossible d'aménager ces trottoirs dans l'emprise publique, il faudra penser à réduire la taille et le nombre de voies automobiles et aménager un recul sur la façade de rue afin de prévoir un trottoir public plus spacieux.

4) Des arbres serviront à améliorer l'esthétique et à donner une identité unique au secteur; ils seront plantés tous les 7 à 10 mètres dans le retrait de l'emprise publique (si l'espace est suffisant) afin de créer une avenue de grands arbres qui confère beaucoup de caractère aux rues publiques. Lorsque les conditions ne permettent pas de planter des arbres de cette manière sur l'emprise publique, les propriétaires privés seront invités à planter des arbres dans le retrait de la cour pour compléter la plantation d'arbres du domaine public. On encouragera la plantation d'une riche végétation dans les allées le long des rues locales qui relient le parc Laroche à un nouveau parc public dans la partie nord des cours Bayview. Consultez dans le PCC du secteur de la station Bayview, la Figure 38 : Disposition des rues.

5) Les appareils d'éclairage dans la rue et les appareils d'éclairage adapté aux piétons seront, dans la mesure du possible, installés sur des poteaux communs. Il faudra intégrer des luminaires et des ensembles décoratifs.

6) L'affichage commercial sera conçu de manière à s'intégrer à un paysage de rue axé sur les piétons tout en étant visible des automobilistes. Les affiches doivent respecter le style et l'échelle du secteur et devraient être un complément des caractéristiques architecturales des immeubles.

7) Il faudra choisir du mobilier de rue de qualité, conçu pour le long terme, ayant un fort attrait esthétique et nécessitant peu d'entretien. Lorsque la chose est possible, le mobilier de rue sera intégré à un plan d'aménagement paysager plus vaste, coordonné avec les aménagements voisins afin de favoriser la continuité.

8) Il faudra penser à des améliorations intégrées aux éléments de paysage de rue (arbres, aménagement paysager et art public) dès qu'un propriétaire privé entreprend des travaux de rénovation ou de modernisation, afin d'embellir l'esthétisme de la rue et de mieux démarquer les limites de propriété.

9) Les œuvres d'art public seront installées aux endroits stratégiques et dans les lieux de rassemblement principaux. Leur installation sera effectuée en vertu du Programme d'art public de la Ville d'Ottawa et de la politique Pourcentage pour les arts. L'emplacement définitif des œuvres d'art sera déterminé par les artistes en collaboration avec la Ville.

4.8 Logement abordable

Les nouveaux projets résidentiels offriront des logements abordables procurant l'accès direct au transport en commun afin de promouvoir la cohésion sociale et une riche combinaison d'expériences pour les résidents et les commerces.

1) On encourage, pour les aménagements résidentiels, la diversité des types de logements et des durées d'occupation. Dans l'ensemble, 25 % de la totalité des logements à louer ou à acheter devront être abordables.

2) La Ville fera la promotion des partenariats avec les organismes à but non lucratif et le secteur privé afin d'aménager des logements locatifs abordables à l'intention des ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30e percentile de la Ville, comme le précise le Plan officiel.

3) Les terrains du secteur Bayview déclarés excédentaires relativement aux besoins municipaux seront offerts pour location ou vente pour des projets de logements abordables conformément aux priorités établies par la Ville pour le logement et à la stratégie du logement municipale, en sa version modifiée ou remplacée, et approuvée par le Conseil.

4.9 Stratégie de mise en œuvre

Les politiques suivantes, fondées sur la Section 7 – Mise en œuvre du PCC du secteur de la station Bayview, décrite plus en détail dans la Partie C – Mise en œuvre et interprétation, sont importantes pour la réalisation de la vision du PCC du secteur de la station Bayview :

1) La présentation d'un plan conceptuel directeur et de plans de mise en place progressive pour les super-îlots, qui reflètent les directives énoncées dans le PCC du secteur de la station Bayview et le présent Plan secondaire, sera une exigence du processus d'examen de l'aménagement qui se fondera sur les demandes d'approbation de plan de lotissement et de plan d'implantation. Tout accord donné aux demandes d'approbation de plan de lotissement et de plan d'implantation comprendra des conditions qui refléteront et rendront possible la mise en œuvre, au fil du temps, du plan conceptuel directeur et des plans de mise en place progressive afin d'assurer un aménagement harmonieux de ces grands sites et la mise en place, en temps opportun, de l'infrastructure publique nécessaire à l'appui d'un tel aménagement. Pour la Ville, le processus d'examen des demandes d'approbation de plan de lotissement ou de plan d'implantation servira à lui garantir les emprises nécessaires et les terrains réservés à la création de parcs et à rendre possible toute amélioration voulue aux infrastructures essentielles. Les promoteurs et la Ville utiliseront le présent Plan secondaire et le PCC du secteur de la station Bayview connexe pour orienter l'élaboration et l'évaluation des projets de réaménagement dans le secteur de la station Bayview.

2) Dans le cas des terrains dont le zonage est indiqué par le symbole d'aménagement différé « h », ce symbole ne sera pas supprimé tant que le directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique n'aura pas reçu et approuvé les documents suivants :

a) un plan conceptuel directeur couvrant la superficie complète des terrains zonés « h » et illustrant les principaux îlots d'aménagement, les routes et les espaces publics qui seront attribués à la Ville d'Ottawa, ou les voies d'accès privé;

b) des études de viabilisation, d'assainissement des sites et de la circulation;

c) l'accord donné à la demande de plan de lotissement ou de plan d'implantation, qui doit comprendre des conditions qui refléteront et rendront possible la mise en œuvre, au fil du temps, du plan directeur conceptuel et des plans de mise en place progressive afin d'assurer un aménagement harmonieux du site et la mise en place, en temps opportun, de l'infrastructure publique nécessaire à l'appui de l'aménagement proposé.

3) Pour les grands projets d'aménagement, la disposition des îlots, l'implantation des terrains à vocation de parc et le déploiement spatial précis (en hauteur et en volumétrie), représentés dans l'annexe C (Secteur de la station Bayview : hauteurs maximums des bâtiments) feront l'objet d'une stratégie d'atténuation des risques et d'assainissement de l'environnement du site concerné ainsi que d'études des

répercussions sur la circulation et de viabilisation. Au besoin, les modifications afin de composer avec les contraintes majeures concernant la conception et les friches industrielles (par exemple, importante contamination des sols ou problèmes d'infrastructure) seront autorisées par la présentation d'une demande de modification au Règlement de zonage ou d'une demande de dérogation mineure, par l'entremise du Comité de dérogation, à condition que l'intention générale et les principes du Plan secondaire soient respectés. Toute dérogation majeure au plan conceptuel (par exemple, modification notable de la hauteur maximum ou de la densité globale du site) qui est non conforme à l'intention du plan exigera la présentation d'une demande de modification au Plan officiel.

Sous-secteurs

4) 900, rue Albert

En plus des exigences relatives au zonage d'aménagement différé MC[1967] S291,S292, tout scénario d'aménagement et toute demande projetés doivent également respecter les paramètres suivants :

a) Les concepts d'aménagement révisés devront être élaborés en regard des directives énoncées dans le PCC du secteur de la station Bayview et dans ce plan secondaire et devront démontrer, à l'aide d'un plan conceptuel directeur, que l'emplacement en question et le site (250, avenue City Centre) s'intégreront pour ce qui est des liaisons, du domaine public et du concept urbain global en vue de former un programme d'aménagement global unifié et uniforme dans le super-îlot regroupant ces deux sites;

b) Le plan conceptuel directeur susmentionné servira de fondement pour définir les détails qui seront reproduits sur tous les plans d'implantation concernant un concept d'aménagement révisé qui, notamment, devront assurer une liaison piétonnière et cycliste efficace et bien définie à l'échelle du site afin de donner accès à la fois à la station Bayview de l'O-Train et au 250, avenue City Centre, y compris l'intégration au réseau d'espaces ouverts et au domaine public prévus pour le 250, avenue City Centre. De cette manière, les deux sites sont harmonisés et forment un super-îlot qui reflète et met en œuvre les directives sur la circulation et le domaine public du PCC du secteur de la station Bayview et du Plan secondaire. De même, cette tactique assure une expérience du domaine public unifiée et interreliée ainsi qu'un lien direct et continu avec la station Bayview de l'O-Train qui soutient la promotion de l'utilisation du transport en commun par les employés et les résidents qui occuperont les immeubles du 801, rue Albert, et du 250, avenue City Centre;

c) Lorsqu'elle examinera d'éventuels concepts d'aménagement révisés, la Ville se penchera également sur la possibilité de réaligner l'emprise de la rue Wellington pour que l'intersection avec l'avenue City Centre soit à angle droit afin de permettre l'accès au super-îlot. À cet égard, il est à noter que le remplacement de la canalisation d'eau haute pression dans l'emprise de la rue Wellington prévoit l'installation de vannes afin qu'il soit possible de déplacer la canalisation principale pour faciliter le réalignement. Ces travaux permettront également de prolonger le schéma du réseau de rues jusque dans le super-îlot et de transformer l'emprise de la rue Wellington en un espace de domaine public clé avec utilisations actives tout en assurant une liaison normalisée à travers le super-îlot depuis Hintonburg;

d) Aucun projet d'aménagement révisé, comme celui soumis dans le cadre de la modification de zonage approuvée, ne peut être autorisé au-dessus des canalisations principales traversant le site ou à proximité de celles-ci, à moins que cette infrastructure ne soit réinstallée à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique. La Ville n'envisage aucun réaménagement de ce site nécessitant l'érection de structures au-dessus de canalisations importantes;

e) Pour le nouveau secteur de la station Bayview, on recherche une forme d'aménagement urbain très dense affichant une part modale de 85 pour cent (60 pour cent de transport en commun). Pour ce faire, il faut des tarifs de stationnement représentatifs des zones à forte densité et des tarifs adaptés à un quartier urbain. Les modifications de zonage devront également englober l'adoption de tarifs de stationnement pour le quartier Central, conformément au Plan secondaire et aux directives de zonage du PCC du secteur de la station Bayview;

f) Trois tours au maximum sont autorisées sur le terrain situé au 900, rue Albert. Comme l'indique l'annexe 291 du Règlement de zonage, une tour est autorisée dans les secteurs A, B et C respectivement. Une tour de 65 étages ne peut pas être construite dans les secteurs B ou C illustrés à l'annexe 291. Sous réserve d'une consultation du Comité d'examen du design urbain et de l'approbation d'une demande de réglementation du plan d'implantation, une tour peut être construite sur chacun des secteurs B et C, conformément à l'annexe 291. L'une des tours peut présenter une hauteur maximum de 27 étages et la seconde une hauteur maximum de 56 étages, sans autre modification de ce plan secondaire. Les hauteurs maximums autorisées à l'annexe C (Secteur de la station Bayview :

hauteurs maximums des bâtiments) ne peuvent pas être augmentées sans autre modification de ce plan secondaire;

g) Une distance de séparation d'au moins 20 mètres doit être prévue entre les tours. Une tour se définit comme étant la partie du bâtiment surmontant le socle.

250, avenue City Centre

Selon la directive du PCC du secteur de la station Bayview, la propriété sise au 250, avenue City Centre (appartenant à Equity Realty Group Inc.) subira d'importantes transformations et présentera un tissu urbain dense au fil du temps. Même si la majorité des améliorations concernant le domaine public et la mobilité dont on a besoin pour faciliter cette transformation des terrains peut être apportée sur place grâce au processus d'examen de l'aménagement, il est entendu que certains travaux hors site devront également être effectués pour faciliter cette transformation. Il faudra notamment ériger la passerelle piétonnière/cyclable qui enjambera la rue Wellington ainsi qu'établir des liens entre les voies et effectuer l'aménagement paysager connexe pour relier les terrains de la Ville au sentier polyvalent nord-sud actuel.

À cette fin, les propriétaires fonciers acceptent une contribution indexée de 450 000 $ pour la conception et la construction de la future passerelle pour piétons et cyclistes qui permettra de franchir l'actuel couloir de l'O-Train situé dans l'ancienne emprise de la rue Wellington. Cette somme sera versée progressivement : 50 % au moment de la délivrance du permis de construire pour le premier immeuble de grande hauteur; le solde à la délivrance d'un permis de construire lorsque la barre des 120 000 m² d'espace aura été dépassée.

Le propriétaire accepte également de construire des liaisons pour les voies et d'assurer l'aménagement paysager depuis son site jusqu'au sentier polyvalent parallèle au couloir de l'O-Train, en passant par les terrains de la Ville.

La faisabilité de la relocalisation et de la réutilisation adaptative de l'immeuble situé au 290, avenue City Centre, devra être examinée dans le cadre du processus de demande d'approbation du plan d'implantation pour le réaménagement du 250, avenue City Centre.

5) Les immeubles de plus de 20 étages seront soumis à un processus d'examen de conception spécialisé établi dans le cadre du processus d'examen du Comité d'examen du design urbain de la Ville. Il faudra également inclure un examen des plans conceptuels directeurs des super-îlots, conformément aux exigences du plan de mise en place progressive de ces parcelles. L'examen de la conception doit porter de façon particulière sur les éléments de conception suivants :

a) Examen des plans conceptuels directeurs et des plans d'aménagement graduel pour les super-îlots afin d'informer tout examen subséquent relativement aux propositions d'aménagements particulières pour les immeubles et les sites dans de grandes parcelles;

b) Transition progressive des hauteurs et de la densité entre la plus grande échelle d'aménagement, près des couloirs de transport en commun, et les quartiers résidentiels de faible hauteur actuels;

c) Emprises piétonnières efficaces, permettant aux piétons et aux cyclistes d'avoir facilement accès à la station Bayview de l'O-Train;

d) Création d'un paysage de rue actif et bien défini le long des parties sous-utilisées des couloirs nord-sud et est-ouest, y compris aux passerelles;

e) Traitements architecturaux qui renforcent la position de la station comme point de repère du quartier ou qui mettent en valeur la rivière des Outaouais et d'autres particularités des quartiers voisins.

Chapitre 2B : Secteur de la station Bayview - secteur B

Section 5 : Introduction - secteur B

Le secteur B dont il est question dans ce chapitre correspond à une section supplémentaire de la politique qui vise à instituer une nouvelle politique-cadre pour les tronçons de la rue Preston et de la rue Somerset Ouest et pour les rues latérales résidentielles qui les flanquent. Ce secteur sera bientôt appelé à changer en raison de la proximité de certaines stations de l'O-Train. C'est pourquoi il est nécessaire de clarifier l'orientation des changements à venir et la façon dont les rues du secteur, à prédominance résidentielle, peuvent s'intégrer au réseau des rues principales et à leur activité commerciale. Cette partie du Plan secondaire fournit des politiques plus précises conformes à celles du Plan officiel et énonce des politiques supplémentaires qui serviront à guider l'évolution du secteur.

Section 6 : Zone d'aménagement - secteur B

Le secteur B du secteur de la station Bayview comprend les terrains situés au sud de la rue Albert, au nord de la rue Somerset, à l'ouest de la rue Rochester et à l'est de la limite du Plan secondaire du secteur de la station Bayview à l'ouest, déjà approuvé, comme précisé à l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview).

Section 7 : Principes de planification - secteur B

Les principes de planification suivants servent de fondement aux politiques énoncées pour le secteur B du secteur de la station Bayview. Ils servent de fondement aux politiques du Plan secondaire. Ils tiennent compte du fait que le secteur a une vocation résidentielle bien établie, la rue Preston et la rue Somerset Ouest faisant partie d'un réseau de rues principales, mais l'appellent à évoluer pour qu'il puisse accueillir plus de résidents et de commerces dans les années à venir. Voici les principes à la base des politiques du Plan secondaire qui orienteront cette évolution :

1) Les nouveaux aménagements ou les modifications apportées aux utilisations des bâtiments existants, lorsqu'elles sont autorisées, doivent être compatibles avec le tissu bâti et respecter le caractère des zones résidentielles établies à proximité;

2) L'activité commerciale sera encouragée le long des couloirs d'artères principales et des couloirs mineurs;

3) La rue Preston et la rue Somerset Ouest seront intégrées dans un réseau de couloirs, ce qui permettra aux résidents d'avoir accès aux services;

4) Le tissu bâti unique de la rue Preston, caractérisé par de petits immeubles résidentiels sans ascenseur datant du début du XXe siècle et par de petits terrains, doit être préservé. Les bâtiments peuvent accueillir de nouvelles utilisations, mais devraient être protégés; il en va de même pour les petites propriétés, qui procurent au quartier son cachet et son caractère piétonnier;

5) L'aménagement intercalaire et les réaménagements adaptés au secteur sont encouragés;

6) Les nouveaux parcs et les améliorations à apporter aux parcs municipaux et aux sentiers existants sont encouragés, afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.

Section 8 : Politiques de désignation- secteur B

1) Petit couloir

a) Les politiques du Plan officiel en matière de petits couloirs s'appliquent aux secteurs portant la désignation de petit couloir notamment les aménagements polyvalents d'une hauteur pouvant atteindre six étages;

b) Outre les politiques du Plan officiel en matière de petits couloirs, lorsque des aménagements non résidentiels sont proposés au-dessus du rez-de-chaussée avec des aménagements résidentiels, elles doivent être appropriées et compatibles avec ces dernières.

2) Couloir d'artère principale :

a) Les aménagements non résidentiels autorisés doivent être compatibles avec le tissu bâti et les aménagements résidentiels longeant cette voie, et doivent être essentiellement destinés à desservir le secteur résidentiel environnant;

b) Les maisons en rangée donnant sur la rue Preston Nord doivent être conservées. Afin de permettre à ces maisons d'évoluer au fil du temps, les petits commerces sont autorisés, à condition qu'ils servent leur communauté et qu'ils soient appropriés pour leur secteur. De plus, le regroupement de lots doit être évité s'il est destiné à un projet de démolition et de réaménagement;

c) Sur les terrains lisérant la rue Preston, au nord de la rue Somerset Ouest, il faut autoriser une hauteur maximum de quatre étages pour l'aménagement des bâtiments de faible hauteur.

3) Quartier

La désignation de quartier dans le secteur B de l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview) autorise l'aménagement d'un large éventail de types de logements et s'applique à la désignation de quartier, le long de la rue Preston. Elle englobe divers types de logements de tailles variées, allant des immeubles d'habitation de faible hauteur aux maisons unifamiliales. Ce secteur résidentiel constitue une collectivité établie où le logement est abordable, bien desservie par le transport en commun et les autres services, qui doit être conservée et mise en valeur.

a) Tous les aménagements résidentiels de faible hauteur sont autorisés, notamment les maisons individuelles, les maisons jumelées, les maisons en rangée et les immeubles d'appartements de faible hauteur;

b) Les nouveaux aménagements dans la zone des quartiers doivent s'accorder avec le modèle d'aménagement qui prévaut le long de la rue, notamment en ce qui concerne les retraits de cour avant et latérale, la volumétrie, l'utilisation de la cour avant, ainsi que l'emplacement et le type des places de stationnement (le cas échéant);

c) La hauteur autorisée des aménagements peut atteindre quatre étages au maximum.

4) Parcs

La désignation de « Parc », dans le secteur B, l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview) correspond à deux parcs existants : le parc Primrose et le parc Chaudière, qui appartiennent à la Ville et offrent aux résidents des espaces pour la pratique d'activités de loisirs actives et passives. Ces parcs seront protégés et mis en valeur afin de répondre aux besoins de la collectivité.

a) Le parc désigné, indiqué dans l'annexe B (Plan de désignation du secteur de la station Bayview) sera protégé et mis en valeur pour que les résidents puissent se consacrer à des activités récréatives actives et passives.

Chapitre 3 : Secteur de la station Corso Italia

Section 1 : Introduction

Ce chapitre porte sur le secteur de la station Corso Italia. Ce chapitre vise à définir l'orientation stratégique détaillée du secteur, afin de guider les aménagements et les investissements publics et privés au cours des 25 prochaines années.

La section 2 de ce chapitre décrit le secteur de planification dans lequel s'appliqueront ses politiques. La section 3 présente la vision et les objectifs du secteur. Les sections 4 et 5 proposent une orientation plus détaillée pour certaines parties du secteur, en mettant l'accent sur le caractère et la forme bâtie du secteur ainsi que sur le domaine public et la mobilité observée. Les sections 6, 7, 8 et 9 comprennent les politiques relatives à la durabilité, à la viabilisation et aux infrastructures, au logement ainsi qu'au milieu des arts, de la culture et de la création. Le chapitre s'achève avec les sections 10, 11 et 12, qui décrivent son interprétation, sa mise en œuvre et ses annexes, qui sont autant d'outils importants pour préciser l'orientation stratégique.

Les diverses sections du chapitre sont étroitement liées et ne doivent pas être lues séparément. Les requérants doivent passer en revue toutes les sections de ce chapitre, en plus des annexes et des appendices fournis en référence pour l'interprétation de la vision et du Volume 1 du Plan officiel, lorsqu'ils préparent les propositions de projets d'aménagement public et privé dans le secteur.

Le chapitre établit l'orientation stratégique du Conseil municipal pour toutes les initiatives municipales, notamment les travaux publics, les examens des plans de lotissement, les modifications du Règlement de zonage, les demandes de réglementation du plan d'implantation et les demandes présentées au Comité de dérogation pour le secteur de la station Corso Italia.

Section 2 : Zone d'aménagement

Le secteur de la station Corso Italia est généralement cerné par la rue Somerset Ouest au nord, l'autoroute 417 au sud, l'avenue Breezehill Nord et l'avenue Loretta Nord (au sud de l'avenue Gladstone) à l'ouest et la rue Preston (dont les propriétés donnant sur la rue Preston du côté est) et la rue Booth (au sud de la rue Balsam) à l'est, comme l'illustre l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque).

Section 3 : Vision et objectifs

Le chapitre permettra de guider la transformation ordonnée du secteur en limite sud-ouest du centre-ville dans sa version élargie.

Pour le secteur de la station Corso Italia, qui est entouré d'une collectivité dynamique solidement établie et promise à la prospérité, la nouvelle vision prévoit la présence de la station de l'O-Train Corso Italia et le réaménagement de grandes portions de territoire sous-utilisées et situées autour du secteur. Ces réaménagements s'intégreront dans la collectivité existante et apporteront de nouveaux éléments urbains qui se cumuleront pour renforcer l'identité de la Petite Italie et d'Hintonburg en tant que quartiers diversifiés caractérisés par un juste équilibre entre environnement bâti, utilisations et commodités publiques garantes d'un avenir attrayant et durable. Les nouveaux aménagements fourniront les installations et les infrastructures de grande qualité nécessaires pour attirer et soutenir au quotidien les modes de transport actif, et contribueront ainsi à réduire la dépendance à l'automobile.

> « Le secteur de la station Corso Italia sera un quartier compact, agréable et tourné vers le transport en commun. Dynamique, diversifiée et verte, cette collectivité misera avant tout sur le transport actif pour ses déplacements. Les futurs aménagements s'intégreront parfaitement et contribueront au caractère existant du quartier, tout en créant un sentiment d'appartenance. »

Voici les objectifs du chapitre pour ce secteur :

1. Accorder une plus grande place au transport urbain pour encourager des habitudes saines et durables en matière de mobilité et d'aménagement urbain.
2. Réduire l'activité automobile et la dépendance à l'automobile afin de limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes, de favoriser l'utilisation du transport en commun et les modes de transport actif, d'améliorer l'environnement local, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de mettre en valeur le domaine public en réduisant l'empreinte carbone des automobiles.
3. Accroître la quantité, les types et la qualité des espaces mis à la disposition des résidents du secteur pour contrebalancer la hausse de l'achalandage du secteur.
4. Regrouper les bâtiments les plus hauts et denses le long du couloir de l'O-Train pour encourager les nouveaux résidents à utiliser ce mode de transport et assurer la transition avec les secteurs de faible hauteur existants.
5. Aménager les lots vacants ou sous-utilisés du secteur en optant pour une forme urbaine et une esthétique fortes au profit d'un espace public de grande qualité.

6. Exploiter le caractère patrimonial du secteur pour rehausser la culture en place et la prospérité du quartier.

7. Stimuler le milieu artistique et divers autres moteurs d'activités de petite envergure pour favoriser la solidité de la culture et de l'économie locales pour tous les membres de la société.

8. Viser une consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre nettes zéro dans les nouveaux projets d'aménagement en planifiant, concevant et élaborant de nouvelles solutions d'énergie renouvelable.

Section 4 : Secteurs à caractère pittoresque et forme bâtie

4.1. Les secteurs à caractère pittoresque et leur forme bâtie

Les politiques de cette section définissent les orientations propres à chaque secteur à caractère pittoresque, comme le définit l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque). Les hauteurs maximales de bâtiment pour ce secteur sont précisées à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours). Dans l'annexe M, le carré en pointillé représente une tour autorisée dans une catégorie de hauteur en particulier, l'emplacement potentiel de cette tour et sa hauteur maximale autorisée (le nombre indiqué dans le carré). Les politiques détaillées de forme bâtie pour un secteur ou une propriété en particulier sont également décrites dans cette section. L'annexe O (Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire) (Carte de référence) localise les propriétés ou les secteurs mentionnés dans les politiques qui suivent. Elle doit être utilisée pour comprendre les politiques applicables lors du lotissement des emplacements.

Outre ces politiques en particulier, les promoteurs de tous les aménagements doivent faire la preuve que les critères généraux de forme bâtie énoncés à la section 4.2 du chapitre sont respectés avant que l'approbation de bâtir à la hauteur maximum soit donnée. La section 5 (Domaine public et mobilité) accompagne cette section, et il faudra que tous les projets d'aménagement contribuent à l'amélioration du domaine public, comme il est expliqué à la section 5, avant d'être approuvés.

Secteur de la station

Le secteur de la station, désigné dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque) ceinture la station Corso Italia de l'O-Train. Il intégrera une vaste gamme de fonctions et de formes bâties propices au transport en commun, notamment les immeubles les plus hauts et les densités les plus élevées du secteur de la station Corso Italia de l'O-Train. La réduction des hauteurs de bâtiment au

fur et à mesure que les aménagements s'éloignent de la station d'O-Train et les conceptions sensibles au contexte dans ce secteur permettront de créer des transitions propices.

Vu l'emplacement du secteur de la station, ce sera l'occasion de relier les quartiers de la Petite Italie et de Hintonburg, et de créer un quartier complètement centré sur le transport en commun et les modes de transport écologiques en vue de limiter la dépendance à l'automobile. Le secteur de la station sera visé en priorité pour les améliorations du domaine public, comme il est décrit dans la section 5 de ce chapitre. Si cette zone est la mieux adaptée du secteur aux bâtiments de grande densité, les propriétés donnant sur l'avenue Gladstone conserveront leur caractère de rue principale à l'est de la rue Preston, grâce à des transitions adéquates de la forme bâtie.

Politiques générales :

1) La construction de grands immeubles polyvalents, dont les hauteurs maximales sont détaillées à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours), pourra être autorisée.

2) La hauteur du socle sur le périmètre d'une tour doit être de trois à six étages, comme il est décrit plus en détail dans les politiques de la section 4.2 pour les immeubles de hauteur moyenne.

3) Les immeubles de hauteur moyenne (de cinq à neuf étages) peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.

4) Nonobstant la désignation de « secteur de la station », on doit retrouver sur la façade donnant sur l'avenue Gladstone des caractéristiques de forme bâtie générale et des utilisations d'une rue principale, afin de respecter la continuité commerciale du couloir de rues principales de l'avenue Gladstone, à l'ouest de la rue Preston. Cette façade sera caractérisée par des bâtiments de faible à moyenne hauteur ou par des socles donnant sur l'avenue Gladstone.

5) La partie tour de tout immeuble de grande hauteur doit être en retrait par rapport à l'avenue Gladstone, afin de respecter le caractère du couloir de rues principales et de limiter l'ombrage et le vent sur les domaines public et privé.

Le secteur de la station est divisé en quatre quadrants, selon les points localisés dans l'annexe O (Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire), ayant chacun des orientations stratégiques correspondant à ses caractéristiques propres :

Quadrant nord-est (933, avenue Gladstone (Logement communautaire d'Ottawa), 931, avenue Gladstone et 232, rue Preston)

Le quadrant nord-est du secteur de la station deviendra un secteur diversifié où sera autorisé un large éventail de types de logements et une combinaison d'utilisations, notamment des logements abordables, des utilisations commerciales, de détail et institutionnelles, ainsi que des espaces publics appartenant à des intérêts privés.

6) On doit retrouver des façades actives donnant sur tout le domaine public du secteur de la station, notamment le sentier polyvalent Trillium de l'est et le parc d'un hectare, au nord du secteur désigné de la station.

7) Les parties tours des aménagements doivent être orientées de manière à limiter les répercussions de l'ombre sur le parc.

8) Nonobstant la politique 2) de la section 4.1, le socle de la tour de 30 étages donnant sur les bordures de l'avenue Gladstone et de la rue B, peut atteindre neuf étages au maximum, à condition de respecter les dispositions de la politique 9) de la section 4.1.

9) La nouvelle esplanade urbaine Gladstone du quartier doit être aménagée au sud ou à l'ouest de l'immeuble le plus au sud donnant sur l'avenue Gladstone, afin de créer un domaine public de grande qualité à cet endroit d'activité intense, comme l'exposent plus en détail les politiques 5) et 7) de la section 5.4 et comme l'illustre l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia). Le socle de la tour sud doit présenter un retrait important depuis l'avenue Gladstone ou le sentier polyvalent Trillium Est, afin de permettre la présence d'un espace d'importance municipale. La façade de l'avenue Gladstone doit être en retrait afin de créer un point de vue sur la l'esplanade urbaine et d'offrir un domaine public de qualité pour les piétons à cet important carrefour de quartier.

10) La présence de façades commerciales et/ou de vitrines actives et d'utilisations non résidentielles accessibles au public est requise pour tous les aménagements réalisés aux endroits suivants :

a) Le socle de l'immeuble doit donner sur toutes les bordures de l'esplanade urbaine Gladstone et de la rue B de l'annexe C (Domaine public du secteur de la station Corso Italia). Idéalement, ces façades se prolongeront le plus possible le long du sentier polyvalent Trillium Est depuis l'esplanade urbaine dans le sens nord;

b) La plus grande partie de la façade doit être située du côté est de la rue B, entre l'avenue Gladstone et la rue Balsam;

c) La création de façades de commerces de détail devrait être envisagée le long de la rue A et de la rue Larch, à chaque étape de l'aménagement au 933, avenue Gladstone, mais elles ne sont pas nécessaires. Une plus grande variété d'utilisations sur l'emplacement encouragerait la création d'un quartier du quart d'heure piétonnable. Les logements de rez-de-chaussée longeant ces rues devraient être conçus de manière à être adaptables à des utilisations différentes, comme des unités vie-travail.

11) Le nouvel aménagement autorisé à l'ouest du quartier polyvalent doit être réparti et conçu de manière à offrir une transition vers les formes bâties existantes dans ce secteur, grâce à la présence d'habitations en bande, d'habitations superposées en rangée, d'habitations superposées en rangée dos à dos ou d'immeubles de faible ou de moyenne hauteur. La construction d'habitations isolées ou jumelées n'est pas autorisée.

12) Les deux aménagements de grande hauteur autorisés du côté nord de l'avenue Gladstone, entre la rue B et la rue Preston, et au sud de la rue Balsam doivent être compatibles et offrir une transition vers les formes bâties de faible et moyenne hauteurs de la désignation de couloir de rues principales contigüe.

<u>Quadrant nord-ouest (usine de la Société Standard Bread - 951, avenue Gladstone, 145, 131 et 127, avenue Loretta Nord)</u>

Le quadrant nord-ouest du secteur de la station sera diversifié et accueillera toute une gamme d'utilisations résidentielles et polyvalentes diverses, notamment commerciales, de vente au détail et d'industrie légère.

13) Les immeubles seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie entre le caractère du secteur de la station et le futur îlot polyvalent situé du côté ouest de l'avenue Loretta Nord.

14) Les tours situées au 951, avenue Gladstone et au 145, avenue Loretta Nord devront conserver une distance de séparation d'au moins 23 mètres entre elles.

15) Les futurs réaménagements autour de l'édifice de la Standard Bread Company devront intégrer des éléments conceptuels (retraits, reculs, volumétrie, espaces publics, etc.) mettant en valeur le patrimoine culturel du bâtiment et du site, comme le veut la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.

<u>Quadrant sud-ouest (175, avenue Loretta Nord – Centre de régulation de la circulation de la Ville; 950, avenue Gladstone)</u>

Le quadrant sud-ouest du secteur de la station deviendra un quartier diversifié où seront autorisés divers aménagements résidentiels et polyvalents, notamment des commerces, des pôles d'emploi, des établissements de vente au détail et des industries légères. Les terrains donnant sur l'avenue Gladstone seront réaménagés de manière à appuyer la création d'un couloir continu favorable à la marche.

16) Les immeubles polyvalents autorisés dans le reste du quadrant sud-ouest seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie entre le caractère du secteur de la station et celui du quartier établi de faible profil que l'on retrouve du côté ouest de l'avenue Loretta Nord.

Couloir de rues principales

La rue Preston, l'avenue Gladstone et la rue Somerset conserveront le dynamisme et l'animation caractéristiques des rues principales. Au fil du réaménagement de grandes propriétés et des aménagements intercalaires de petite échelle, ces voies renforceront leur rôle d'axes commerciaux du secteur de la station Corso Italia. De nombreuses utilisations sont autorisées le long des trois couloirs, notamment celles de vente au détail et de services commerciaux, de bureaux, résidentielles et institutionnelles. Les couloirs de rues principales désignés dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), se caractériseront par un mélange éclectique d'immeubles de faible et de moyenne hauteurs.

Politiques générales :

17) Les immeubles polyvalents d'au plus six étages, bien adaptés à la fonction et au caractère de rue principale décrits dans les sections 5.1.4 et 6.2 du Volume 1 du Plan officiel, pourront être autorisés le long des couloirs de rues principales comme il est indiqué dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque) et dans l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours) de ce chapitre.

18) Des façades accessibles au public de vente au détail, de commerces et d'institutions s'étendront de façon continue le long de la rue Preston, de l'avenue Gladstone et de la rue Somerset Ouest. Les locaux de commodités ou les autres types d'espaces comparables réservés aux résidents d'un bâtiment ne seront pas autorisés sur la longueur des façades du couloir de rues principales.

19) La façade des rez-de-chaussée des immeubles donnant sur le couloir de rues principales doit correspondre à l'échelle et au caractère établis d'un quartier de

commerces de détail, afin de renforcer le cachet et l'échelle humaine des aménagements.

Politiques propres aux sites longeant les couloirs de rues principales

1010 et 1040, rue Somerset Ouest (selon les points indiqués dans l'annexe O [Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire]).

20) Les aménagements polyvalents peuvent être autorisés au 1010, rue Somerset Ouest, sous réserve d'un rapport plancher-sol (RPS) maximal de 1,5. Les aménagements de grande hauteur et l'augmentation de la surface de plancher au-delà du RPS maximum ne pourront être envisagés que si un terrain d'une superficie de 1,0 hectare est consacré à l'aménagement d'un parc, comme le décrivent les politiques 1) à 4) de la section 5.4 sur le domaine public et comme l'illustre l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia) de ce chapitre.

21) Les aménagements donnant sur le pont de la rue Somerset doivent prolonger vers l'ouest le style du couloir de rue principale, le tablier du pont servant de façade active accessible au public.

22) Les bâtiments longeant la rue Somerset Ouest doivent être de hauteur moyenne afin de respecter le caractère du couloir de rues principales. Si les conditions de la politique 17) de la section 4.1 sont respectées, les tours peuvent être autorisées, comme l'illustre l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours), et devront présenter un retrait suffisant depuis la rue Somerset Ouest pour créer un cadre de hauteur moyenne le long du couloir de rues principales et limiter l'ombrage et l'effet du vent sur les domaines public et privé.

23) Des façades de vente au détail, commerciales et/ou d'autres utilisations actives non résidentielles doivent être prévues pour tous les aménagements réalisés dans des bâtiments longeant la rue Somerset Ouest.

24) L'aménagement du 1010, rue Somerset Ouest peut comprendre une installation récréative publique ou une école publique. Cette installation récréative peut intégrer un prolongement du Centre récréatif Plant.

25) L'aménagement des emplacements situés des côtés est ou ouest du passage inférieur City Centre (se reporter aux politiques 6) à 13) de la section 5.2) doit tenir compte du domaine public de la manière suivante :

a) aménager des terrasses en descente ou prévoir des interruptions dans la volumétrie afin de maximiser l'entrée de lumière du jour le long de cet axe de déplacement actif.

b) rendre les façades de bâtiment actives en concentrant les entrées et les sorties ou les activités des occupants de ces bâtiments, de manière à ce que ces éléments donnent sur le sentier ou le passage inférieur afin d'offrir des points de vue sur la rue; il peut notamment s'agir d'aménager le hall d'entrée, le local de rangement des vélos ou des terrasses face au sentier.

26) L'accès des véhicules à toutes les parcelles du 1010, rue Somerset Ouest doit être conforme à la description fournie à la politique 6) de la section 5.2, et mener principalement à l'aire de stationnement aménagée en sous-sol ou dans le socle, où tous les déplacements automobiles entre les phases d'aménagement futures auront lieu, ou encore servir à la viabilisation de l'emplacement, notamment les débarquements et les cueillettes, le stationnement, la livraison, le chargement, la collecte des ordures et des matières recyclables, le déplacement des camions et les véhicules d'urgence.

27) La planification et la conception de toute parcelle située au 1010, rue Somerset Ouest doivent prévoir l'accès des gros véhicules d'urgence, notamment ceux du Service des incendies, y compris en surface, si jugé nécessaire, mais sans compromettre les objectifs des politiques relatives au domaine public eu égard à la priorité des piétons et des cyclistes.

28) Avant tout réaménagement, un règlement temporaire peut être appliqué au 1010, rue Somerset Ouest afin d'autoriser temporairement la présence d'une aire de stationnement exploitée par la Ville.

29) Un aménagement polyvalent de grande hauteur peut être autorisé au 1010, rue Somerset Ouest. La façade donnant sur la rue Somerset Ouest doit être compatible avec les caractéristiques de la forme bâtie et les utilisations du couloir de rues principales, d'une manière générale, afin de favoriser la continuité commerciale de la rue Somerset Ouest, à l'ouest du couloir de l'O-Train, sauf si le zonage actuel l'autorise.

<u>Avenue Gladstone et rue Preston</u>

30) Les bâtiments construits du côté nord de l'avenue Gladstone, entre la rue Preston et la nouvelle rue B (250 et 232, rue Preston et 931, avenue Gladstone) doivent présenter un retrait d'au moins 2 mètres depuis la limite de propriété située du côté nord de l'avenue Gladstone, afin de permettre la mise en valeur du domaine public,

compte tenu de l'emprise très étroite à cet endroit de l'avenue Gladstone. Cette mesure viendra s'ajouter à l'élargissement de l'emprise (politiques 39) et 40) de la section 5.2)

31) Le côté nord de l'avenue Gladstone, entre les rues Rochester et Preston (280, rue Rochester) doit être réaménagé afin de combler les zones inutilisées le long du couloir de rues principales à l'aide d'immeubles polyvalents de faible et moyenne hauteurs, jusqu'à concurrence de six étages. Ces aménagements doivent intégrer le mini-parc communautaire situé à l'angle de la rue Preston et de l'avenue Gladstone.

32) Des façades de vente au détail, commerciales, institutionnelles ou d'autres utilisations actives doivent être prévues pour tous les aménagements donnant sur l'avenue Gladstone, entre la rue Rochester et le parc Piazza Dante. Il serait préférable que ces utilisations encadrent le niveau du sol du parc Piazza Dante. Quelle que soit l'utilisation, le rez-de-chaussée autour du parc Piazza Dante, et son éventuel prolongement, doivent être conçus de manière à offrir une façade active.

33) Le côté est de la rue Preston, entre l'avenue Gladstone et le Queensway (autoroute 417), doit être réaménagé de manière à rétablir le couloir de rues principales dans cet îlot, et à prolonger et à renforcer le caractère de la rue Preston.

34) L'école secondaire pour adultes (300, rue Rochester) conservera sa vocation institutionnelle pour les résidents du quartier et du reste de la ville. Au fur et à mesure de son réaménagement, les politiques relatives à un couloir de rues principales devront être respectées.

Quartier polyvalent

Les politiques relatives au quartier polyvalent s'appliqueront aux endroits du secteur, selon les modalités indiquées dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), présentant essentiellement un caractère et une fonction résidentiels. Les terrains occupés par des immeubles de faible hauteur continueront de faire l'objet d'aménagements de faible hauteur qui viendront renforcer ce contexte, tandis que les zones d'emplacements de grande superficie ou sous-utilisés pourront également intégrer des immeubles de hauteur moyenne. À certains endroits précis, quelques immeubles de grande hauteur pourront être autorisés si leur construction est appropriée. Ces deux options offriront une gamme d'options de logement venant soutenir et combler les besoins en la matière au centre-ville, notamment des logements à plusieurs chambres convenant aux grandes familles ou permettant de concilier la vie privée et le travail. Les utilisations non résidentielles de petite échelle seront autorisées, notamment les fonctions et les utilisations destinées à

combler les besoins quotidiens locaux des résidents du quartier, comme les utilisations de vente au détail, de services, culturelles, de loisirs et de divertissement.

Rues transversales à la rue Preston

Les îlots de faible hauteur situés à l'ouest de la rue Preston, entre les rues Oak et Balsam et entre les rues St-Anthony et Louisa Ouest, selon les points localisés dans l'annexe O (Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire), forment un quartier polyvalent favorable aux familles et à une gamme variée d'éléments démographiques. Il va continuer d'évoluer et de se densifier à long terme et offrira des options de logement agréables et pour les familles, tout en proposant des solutions viables pour concilier la vie privée et le travail et accueillir les petites entreprises. On favorisera les projets d'aménagement intercalaire afin de préserver les caractéristiques et les qualités uniques de ce secteur pendant les réaménagements majeurs dans le secteur. La marche et le vélo seront au cœur des options de mobilité et d'infrastructure, faisant des modes de transport actif le moyen de déplacement principal.

35) Nonobstant les dispositions des sections 6.1.1 et 6.1.2 du Volume 1 du Plan officiel, les immeubles résidentiels de faible hauteur et les aménagements polyvalents d'au plus quatre étages seront autorisés dans le quartier polyvalent.

36) Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent ne seront pas assujettis aux objectifs de densification minimaux établis pour la désignation du secteur Corso Italia dans le tableau 3a de la section 3.2 du Plan officiel.

37) La Ville doit veiller, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, à protéger et à mettre en valeur le caractère de la forme bâtie de la Petite Italie en encourageant les aménagements intercalaires qui respectent le caractère historique de la forme bâtie du quartier.

38) La Ville, dans le cadre de l'examen du projet d'aménagement, encouragera la conception de logements abordables et agréables à vivre qui sont adaptés aux familles avec enfants.

39) Les projets d'aménagement dans le quartier polyvalent situé à l'ouest des immeubles de faible hauteur entre les rues Oak et Larch devront être conçus en intégrant des ruelles nord-sud. L'accès depuis ces ruelles aux ruelles arrière est-ouest existantes doit être réservé aux piétons.

40) La Ville peut envisager l'acquisition de la partie privée des propriétés qui entrave le passage en direction ouest des ruelles est-ouest existantes vers les nouvelles ruelles décrites plus haut (politique 39) de la section 4.1).

41) Nonobstant la politique 35) de la section 4.1, les bâtiments d'une hauteur pouvant atteindre six étages peuvent être autorisés dans l'îlot allant de la rue Preston à la rue B, entre les rues Larch et Balsam, comme l'illustre l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours). La conception de la forme bâtie doit tenir compte de la hauteur, de la volumétrie, de l'échelle et du rythme architectural, afin de créer une transition vers les immeubles résidentiels de faible hauteur situés du côté nord de la rue Larch.

42) Du côté nord de la rue St-Anthony, un bâtiment de six étages au maximum peut être autorisé sur le reste de l'emplacement, et peut offrir une transition vers les bâtiments de faible hauteur situés au nord de la rue Louisa Ouest. Bien que les utilisations soient essentiellement résidentielles, quelques utilisations commerciales peuvent être autorisées.

Rochester Heights – Phase 2 (818, avenue Gladstone)

Ce super-îlot sera divisé et réaménagé sous la forme d'un quartier serré essentiellement résidentiel, mais qui offrira diverses possibilités d'association avec des utilisations non résidentielles. Ce grand îlot s'inspirera du caractère diversifié du secteur environnant, notamment l'avenue Gladstone, en accueillant une variété d'options de logement et en favorisant le rétablissement de la fonction de rue principale de l'avenue Gladstone. La forme bâtie, le domaine public et le réseau de mobilité qu'on y trouvera contribueront à ce que le secteur s'intègre bien en tant que partie intégrante de l'identité et de la fonctionnalité de la collectivité.

43) Le grand îlot existant d'aspect singulier deviendra un réseau serré de petits îlots et de parcelles à aménager.

44) Les îlots seront conçus de manière à offrir de grandes surfaces construites et à créer un domaine public de qualité comprenant un réseau continu de ruelles piétonnes.

45) Divers bâtiments de faible, moyenne et grande hauteurs pourront être autorisés, selon les dispositions énoncées à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours).

46) Une transition doit être créée entre les bâtiments de faible hauteur et ceux de moyenne et grande hauteurs sur l'emplacement.

47) Tous les bâtiments seront conçus de manière à ce qu'aucun mur latéral ne donne sur une rue publique existante.

48) Toutes les élévations de bâtiment donnant sur le parc Piazza Dante ou sur un prolongement quelconque de ce parc doivent présenter des façades actives. Les utilisations commerciales, notamment les petits commerces de détail, les restaurants, les cafés ou les bars, sont à privilégier au rez-de-chaussée, mais certains espaces peuvent également accueillir des utilisations relatives servant de carrefour artistique local, d'habitation ou de lieu d'agrément connexe. Les arêtes des immeubles autour de l'esplanade urbaine sont importantes pour définir le parc et garantir sa fonction de point d'intérêt sûr et attrayant pour les résidents pendant toute la journée.

49) Les bâtiments entourant le parc Piazza Dante ou situés à proximité seront conçus de manière à maximiser toute la journée l'ensoleillement sur l'emplacement.

50) Les unités d'angle de tous les étages des immeubles de hauteur moyenne et élevée, qui sont essentiellement résidentiels, devraient être plus grandes et compter davantage de chambres à coucher, afin d'inciter les grandes familles à s'installer au centre-ville.

51) L'aménagement du terrain situé à l'angle sud-est de l'avenue Gladstone et de la rue Rochester pourrait être réalisé de manière à servir de pôle d'utilisations particulières, comme un carrefour artistique.

Avenue Breezehill Nord

Le secteur de l'avenue Breezehill Nord, compris entre les rues Somerset Ouest et Laurel et l'avenue Breezehill Nord, selon les points localisés dans l'annexe O (Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire) et le couloir de l'O-Train, comprend plusieurs grandes parcelles sous-utilisées. Avec le temps, ce secteur sera réaménagé en quartier resserré et polyvalent correspondant au caractère du secteur environnant. L'école publique communautaire Devonshire, située du côté ouest de l'avenue Breezehill Nord, ainsi que les habitations de faible hauteur et le couloir de l'O-Train constituent autant d'éléments contextuels importants au fur et à mesure que le secteur se développe. La transition des hauteurs de bâtiment vers ce contexte local ainsi qu'une conception et une coordination efficaces du domaine public et du réseau de mobilité permettront la présence de volumes élevés de modes de transport actif dans le secteur. En attendant, les opérations industrielles actuelles pourront se poursuivre.

52) Les aménagements polyvalents et résidentiels de grande hauteur, respectant les limites maximales prévues à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours), peuvent être autorisés.

53) La hauteur de socle restante sur le périmètre d'une tour doit être, d'une manière générale, de trois à six étages, comme le décrit plus en détail la section 4.2 pour les immeubles de moyenne hauteur. Ces socles seront situés et conçus de manière à créer une transition de forme bâtie vers le secteur établi de faible hauteur situé du côté ouest de l'avenue Breezehill Nord.

54) Les immeubles de hauteur moyenne, s'élevant de cinq à neuf étages, peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.

55) Tous les aménagements réalisés dans ce secteur seront conçus de manière à favoriser les modes de transport actif sur l'avenue Breezehill Nord et la rue Laurel, en portant une attention particulière aux élèves et aux visiteurs de l'école publique communautaire Devonshire.

56) Les bâtiments de tous les aménagements réalisés dans ce secteur seront disposés minutieusement et compte tenu des liens traversant les îlots entre l'avenue Breezehill et le futur sentier polyvalent Trillium du côté ouest du couloir de transport en commun.

57) Tous les sites de réaménagement doivent pouvoir accueillir un tronçon du futur sentier polyvalent, et les bâtiments qui les occuperont doivent présenter un retrait suffisant (politique 3) de la section 5.3).

Îlots polyvalents

Les désignations s'appliquant aux îlots polyvalents, selon les modalités indiquées dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), continuent de permettre des utilisations d'exploitation à grande échelle et essentiellement uniques pour le moment. Il peut s'agir de grandes entreprises privées commerciales et industrielles, ou d'installations publiques à la disposition de l'ensemble de la collectivité, comme des institutions ou des installations de loisirs. Comme il s'agit de grands lots, ils offrent également des possibilités de réaménagement, à court et à long terme, qui permettront l'implantation d'utilisations et de fonctions diverses et variées venant appuyer la vision et les objectifs du secteur en général.

<u>Centre récréatif Plant (930, rue Somerset Ouest)</u>

58) La parcelle des rues Somerset Ouest, Preston et Oak jusqu'à la limite ouest du Centre récréatif Plant conservera ses utilisations et programmes récréatifs, notamment le parc Plouffe. L'aménagement ne doit pas empêcher le prolongement futur jusqu'au 1010, rue Somerset Ouest, du côté ouest.

59) La propriété est désignée en vertu de la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Si ce site était réaménagé, il faudrait préserver la valeur et les caractéristiques patrimoniales du bâtiment ou du site désigné.

École secondaire pour adultes (300, rue Rochester)

60) La propriété est inscrite au registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa et pourrait satisfaire aux critères de désignation de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Si ce site était réaménagé, il faudrait préserver la valeur et les caractéristiques patrimoniales des bâtiments de l'école.

61) Cet îlot conservera sa vocation institutionnelle pour les résidents du quartier et du reste de la ville. En cas de réaménagement majeur toutefois, les formes bâties et les utilisations nouvelles le long de l'avenue Gladstone viendront renforcer le caractère de rue principale et la fonction prévue de cet axe.

Compagnie canadienne des billets de banque (975, avenue Gladstone)

Ce chapitre encourage la conservation des utilisations d'emploi existantes qui sont compatibles avec d'autres utilisations et qui renforcent ainsi le dynamisme du centre-ville. Cet îlot urbain, selon les points localisés dans l'annexe D (Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow ou zones notées dans la politique du plan secondaire), notamment son utilisation industrielle actuelle, ne devrait pas être réaménagé à court ou à long terme. Les nouveaux aménagements adjacents à cet îlot doivent faire l'objet de mesures d'atténuation appropriées. En cas de cessation de l'exploitation de l'utilisation industrielle actuelle, ce grand îlot pourra être réaménagé en quartier polyvalent resserré dont le caractère correspond aux environs, notamment le réaménagement de grande hauteur à l'est et les habitations de faible hauteur à l'ouest. La transition des hauteurs de bâtiment vers ce contexte local et la création d'un domaine public de qualité, grâce à plusieurs liens traversant l'îlot permettront d'assurer l'intégration future du quartier.

62) L'édifice actuel de la Compagnie canadienne des billets de banque restera inscrit au registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa et sera examiné dans le cadre du processus de planification du patrimoine de la Ville si des modifications à l'édifice ou à l'emplacement sont envisagées.

63) Il incombe aux promoteurs d'aménagements résidentiels créés à proximité d'opérations industrielles établies d'atténuer les effets de cette proximité sans nuire à la capacité de ces industries établies de poursuivre leur activité, et d'assumer les coûts d'éventuelles études ou mesures d'atténuation nécessaires.

64) Les opérations industrielles et les emplois existants qui se poursuivent dans ce secteur, notamment les déplacements et les parcours des camions au service de la Compagnie canadienne des billets de banque doivent être coordonnées avec tout projet de travaux publics de la Ville impliquant des initiatives menées dans le domaine public pour maximiser la sécurité, l'efficacité et le confort des éléments de mobilité publique, au fur et à mesure que les besoins dans le secteur évoluent.

65) Les immeubles polyvalents, essentiellement résidentiels, peuvent atteindre une hauteur de six étages afin de créer une transition de forme bâtie entre les tours situées à l'est de l'avenue Loretta Nord et le caractère de faible hauteur du côté ouest de l'avenue Breezehill Nord.

66) Nonobstant la politique 65) de la section 4.1, tout réaménagement éventuel de l'emplacement comprenant de nouveaux bâtiments ou une réutilisation adaptée sera limité à quatre étages sur une distance d'environ 30 mètres à l'est de l'avenue Breezehill Nord, afin de garantir une transition appropriée vers le quartier établi de faible hauteur à l'ouest de l'avenue Breezehill Nord.

67) Le lotissement et la conception éventuels de cet îlot doivent prévoir des liens entre l'avenue Breezehill Nord et l'avenue Loretta Nord, afin de faciliter les modes de transport actif.

Parcs

Il est prévu d'aménager un terrain à vocation de parcs dans le secteur de la station Corso Italia. Un parc correspond à un secteur à caractère pittoresque constitué de terrains municipaux, selon les modalités désignées dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque). Le présent chapitre vise l'équilibre entre la hausse de densité proposée par voie de réaménagements et l'intégration de parcs publics actifs et passifs dans le secteur. Il est important de noter que les espaces publics appartenant à des intérêts privés contribuent au caractère conféré par des parcs, car ils offrent des possibilités de créer un domaine public sur une propriété privée, le plus souvent en autorisant l'accès aux membres du public (à toute heure de la journée) à des espaces réservés aux loisirs passifs. On retrouve plus de détails sur ces deux types d'aménagement à la section 5.4, y compris des politiques propres aux sites, tant pour les parcs que pour les espaces publics appartenant à des intérêts privés.

Autres espaces verts

Les autres espaces verts, selon les modalités désignées dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), sont des terrains qui font partie

du domaine d'une institution, mais qui ne sont pas ouverts au public. Lorsque le réaménagement de la propriété est envisagé, on devrait examiner la possibilité d'en conserver l'espace récréatif et de vérifier en détail l'option consistant à rendre le site plus accessible aux membres de la collectivité (se reporter à la section 5.2).

Couloir de transport vert et de services publics

Le couloir de transport et de services publics vert, désigné dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), est appelé à rester un espace vert et constituera le couloir de transport nord-sud de l'O-Train et les sentiers polyvalents Trillium du secteur de la station Corso Italia, qui relient le lac Dow à la rivière des Outaouais. Avec des liaisons piétonnières et cyclistes améliorées, le couloir servira d'espace vert réunissant les collectivités qui sont actuellement divisées par le fossé de l'O-Train.

68) La Ville doit protéger et mettre en valeur le couloir de transport vert et de services publics en tant que réseau continu d'espaces ouverts servant au transport, aux loisirs, aux activités communautaires et à des fonctions écologiques.

69) La Ville doit protéger et mettre en valeur le couloir afin de permettre l'élargissement du sentier polyvalent Trillium qui longe actuellement le côté est de l'O-Train, entre le Queensway (autoroute 417) et la rue Somerset Ouest, afin de renforcer le rôle de ce sentier polyvalent en tant qu'axe principal de déplacements actifs dans le secteur. Cet élargissement doit prévoir un espace supplémentaire pour les piétons et les cyclistes, mais également pour l'infrastructure de soutien permettant de créer un domaine public attrayant et sécurisé, par exemple en créant des rangées d'arbres ou en installant des commodités comme des bancs ou des fontaines à eau.

70) La Ville doit élargir le couloir pour prolonger le sentier polyvalent Trillium du côté ouest du couloir de l'O-Train, entre le Queensway (autoroute 417) et la rue Somerset Ouest, offrant ainsi un parcours nord-sud parallèle venant compléter le sentier situé du côté est et permettant un meilleur accès aux utilisateurs arrivant de l'ouest du couloir.

71) Il incombera aux propriétaires de biens-fonds privés d'aménager le sentier polyvalent ou l'itinéraire cyclable devant traverser ou longer leur propriété (section 5.3).

4.2 Critères généraux de forme bâtie

On retrouvera dans le secteur de la station Corso Italia un mélange éclectique de hauteurs, de volumétries et de typologies d'immeubles différents qui sera représentatif de l'histoire, de la vitalité et du dynamisme des lieux. Les projets d'aménagement

réalisés dans ce secteur doivent être conformes aux politiques sur la forme bâtie du Plan officiel applicables aux désignations de carrefour et de couloir de rues principales. Les directives de conception et les politiques applicables approuvées par le Conseil dicteront également la ligne à suivre en matière de conception de la forme bâtie. Les politiques suivantes établissent des critères détaillés pour tous les projets d'aménagement afin que la conception architecturale et urbaine soit de grande qualité et pour assurer la compatibilité et la transition.

Abords animés des immeubles

Il est essentiel que les abords des immeubles soient animés pour créer un milieu urbain prospère, sûr et propice à la marche. Les politiques suivantes portent sur les moyens d'animer le domaine public grâce à la forme bâtie et étoffent les politiques sur le domaine public et la mobilité du chapitre (section 5).

1) Tous les nouveaux projets d'aménagement devront être orientés vers les rues, les parcs et les sentiers locaux et internes, dont les liaisons et les promenades traversant les îlots.

2) Les abords des projets d'aménagement doivent pouvoir animer les espaces publics auxquels ils feront face, par l'intégration d'entrées actives et grâce à des caractéristiques et des détails architecturaux qui améliorent la sécurité des piétons et favoriseront l'expérience de marche.

3) Le retrait des bâtiments au rez-de-chaussée devrait être globalement conforme au modèle actuel de la rue et varier de 0 mètre à 3 mètres. Ces retraits ne devraient fournir de l'espace que pour l'aménagement paysager et la plantation d'arbres, les terrasses, les esplanades urbaines et autres espaces conformes à un environnement bâti urbain et favorables au domaine public.

4) La façade et l'entrée avant du bâtiment principal ou des bâtiments principaux de tous les nouveaux projets d'aménagement, quelle que soit leur utilisation, doivent être orientées vers la rue publique.

5) Positionner les portes avant afin qu'elles donnent sur la rue publique et qu'elles soient directement accessibles depuis le trottoir public.

6) Les logements en rez-de-chaussée doivent comporter au moins une entrée active donnant sur une rue publique.

7) Les voies d'accès privées et les garages situés sur la façade des nouveaux immeubles résidentiels de faible hauteur seront interdits. Les garages ne doivent être autorisés que s'ils sont accessibles par une allée arrière existante ou nouvelle.

8) Tous les îlots d'aménagement doivent améliorer la continuité des bâtiments, grâce à des façades continues. Il faut limiter les espaces entre les bâtiments et n'y faire appel que pour susciter un certain intérêt depuis la rue. Toute déviation doit avoir des proportions mineures et être cohérente avec la qualité du domaine public dans son ensemble.

9) Les unités en rez-de-chaussée doivent être conçues de manière à permettre leur utilisation éventuelle dans un contexte vie-travail ou de commerce de proximité.

10) La volumétrie et les élévations doivent mettre en valeur le caractère du domaine public et éviter toute incidence microclimatique.

11) Les installations de chargement et de collecte des ordures doivent être essentiellement aménagées en sous-sol, dans le socle de l'immeuble, ou cachées de la vue depuis la rue publique.

12) On entend par façade active une façade de bâtiment qui permet d'animer les espaces publics sur lesquels ils donnent, par les moyens suivants :

a) utilisations de vente au détail, commerciales ou institutionnelles accessibles à pied, ou utilisations résidentielles dont la porte principale se trouve sur ladite façade;

b) portes pouvant être utilisées par les membres du public directement depuis le trottoir ou l'espace public afin d'accéder au bâtiment à toute heure d'ouverture normale, ou afin de rendre visite aux résidents d'un logement;

c) éléments et détails architecturaux permettant d'améliorer la sécurité des piétons et présentant un intérêt visuel enrichissant leur expérience;

d) une adresse municipale distincte pour chaque entrée active.

Immeubles de hauteur moyenne

Les immeubles de hauteur moyenne ont une hauteur variant de cinq à neuf étages pouvant se trouver dans certains secteurs à caractère pittoresque de ce chapitre. Ils peuvent également être construits sur des biens-fonds où les immeubles de grande hauteur sont autorisés. Outre les politiques applicables contenues dans le Volume 1 du Plan officiel, les critères suivants s'appliqueront à l'aménagement possible d'immeubles de hauteur moyenne :

13) D'une manière générale, les immeubles de hauteur moyenne doivent avoir un socle relié au trottoir et au domaine piétonnier, une partie médiane (d'une hauteur égale à environ la largeur de l'emprise) qui s'intègre au mur de rue et s'apparente à celle des

immeubles adjacents, et une partie supérieure qui incorpore les articulations de ces derniers comme les reculs ou les élévations qui répartissent la masse des immeubles, permettent de voir le ciel, de laisser passer le soleil et d'assurer une transition.

14) Les nouveaux aménagements devront articuler la masse de l'immeuble et avoir recours à des techniques de conception comme les retraits et les reculs pour éviter l'effet canyon le long des voies publiques et pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat sur les domaines publics et privés.

15) La relation entre les nouveaux aménagements et les immeubles résidentiels contigus actuels et futurs doit être examinée attentivement pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs au moyen de dispositions appropriées à l'égard de la protection de la vie privée, de l'ensoleillement et de la ventilation transversale.

16) Les immeubles de hauteur moyenne, de cinq à neuf étages, peuvent être autorisés dans une zone où une tour est autorisée, mais sur un terrain n'étant pas occupé par une tour.

4.2.3 Immeubles de grande hauteur (10 à 40 étages)

Les immeubles de grande hauteur sont hauts de 10 à 40 étages et sont autorisés selon les conditions indiquées dans l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours) ou à celles précisées à la section 4.1 de ce chapitre. L'emplacement éventuel des immeubles de grande hauteur est indiqué à l'annexe M. Les critères suivants s'appliquent aux projets d'aménagement qui comportent un immeuble de grande hauteur dans les secteurs où ces derniers sont autorisés :

17) L'emplacement qui sera occupé par un immeuble de grande hauteur devra donner sur un espace public ou accessible par le public sur trois de ses façades. Il peut s'agir d'une combinaison de rues et/ou d'espaces dont la propriété ou l'accès sont publics, comme un parc, un sentier polyvalent ou une servitude créée à des fins d'utilisation publique. À titre d'exemple, il peut s'agir de façades sur trois rues, de façades sur deux rues et l'autre façade sur un espace public ou encore d'une façade sur une rue associée à deux façades sur un espace accessible au public.

18) La hauteur de socle restante sur le périmètre d'une tour doit être de trois à six étages : une hauteur maximale de trois étages doit être privilégiée le long des rues locales lorsque des façades résidentielles actives sont requises ou fournies, et une hauteur maximale de six étages le long des rues principales désignées ou lorsque des utilisations de vente au détail sont requises ou en place.

19) Le socle et la base de l'immeuble proposé devront intégrer des utilisations et des caractéristiques à échelle humaine destinées à animer les rues et espaces ouverts adjacents.

20) Une conception avec tours en pointe à faces multiples doit être prévue pour les immeubles de hauteur élevée.

21) De petites plaques de plancher seront privilégiées, la tour résidentielle ne dépassant généralement pas 750 mètres carrés et la tour de bureaux ne dépassera généralement pas 2 000 mètres carrés.

22) Les portions de tour des immeubles de grande hauteur, définis comme ayant entre 10 et 30 étages, auront une distance de séparation minimale de 20 mètres. Une réduction de cette distance de séparation ne peut être envisagée que si l'aménagement est conforme à la section 4.6 du Plan officiel.

23) Le lien entre les tours potentielles dans le même îlot sera traité en aménageant les tours selon les modalités indiquées dans l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours) et d'après les mesures seront adoptées dans le processus d'examen de l'aménagement afin d'assurer l'aménagement harmonieux de l'îlot.

24) Il faudra organiser la coordination des emplacements des tours afin d'optimiser les vues des tours sur la silhouette de la Ville et les autres installations publiques.

Immeubles de plus grande hauteur (41 étages ou plus)

Dans les cas où ils sont autorisés, les immeubles de 41 étages ou plus seront des éléments caractéristiques du paysage urbain de la ville et auront une incidence sur l'identité et les caractéristiques du secteur et de la ville; il sera important de prêter une attention particulière à leur planification et à leur conception. Les emplacements où peuvent être construits des gratte-ciels sont décrits à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours). Les critères suivants s'appliqueront aux projets d'aménagement qui comportent un gratte-ciel, en plus de ceux de la section 4.2, pour les immeubles de grande hauteur visés dans ce chapitre :

25) Les propositions d'aménagement seront assujetties à une analyse d'impact exhaustive sur la vue, effectuée de divers angles de vue définis dans la section 4.6.2 du Plan officiel. Aucun immeuble, partie d'immeuble ou structure du toit d'un immeuble ne peut avoir une incidence sur l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux.

26) Les tours of des immeubles de plus grande hauteur de 41 étages ou plus conserveront une distance minimale de séparation de 25 mètres avec les tours de tous les immeubles de grande hauteur. La réduction de cette distance de séparation ne pourra être envisagée que si l'aménagement est conforme à la section 4.6 du Plan officiel.

27) Les aménagements présenteront une excellente qualité conceptuelle et démontreront un effort d'originalité et de diversité dans plusieurs aspects de la conception, plus particulièrement dans la sculpture et l'articulation de la forme, la volumétrie et la conception du sommet de l'immeuble, afin de créer une silhouette et une ligne d'horizon uniques.

28) Les projets d'aménagement seront soumis à l'appréciation du Comité d'examen du design urbain pour veiller à ce que la conception et l'architecture urbaines soient d'une qualité exceptionnelle et assurer la coordination dans la création de la silhouette urbaine, grâce à des variations de hauteur et de conception.

Transition et ligne de quartier

Conformément à la vision de la Ville en matière de forme bâtie pour le secteur de la station Corso Italia, la construction d'immeubles de grande hauteur à des emplacements stratégiques et selon des transitions adéquates vers les secteurs et les espaces ouverts environnants est autorisée, comme l'expose en détail l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours). Les politiques qui suivent s'appliquent aux transitions.

Transition de hauteur

29) Les bâtiments les plus élevés seront construits à côté de la station Corso Italia de l'O-Train et le long du Queensway; leur hauteur devra diminuer globalement en approchant des quartiers établis des environs.

30) La conception des aménagements sur les propriétés situées dans le secteur de la station et jouxtant le quartier polyvalent doit être compatible avec la hauteur, la volumétrie, l'échelle et le rythme architectural des immeubles résidentiels de faible hauteur voisins à l'est et à l'ouest.

Ligne de quartier

31) Une ligne de quartier a été dessinée le long des limites est du secteur à l'étude (quartier 14), comme il est indiqué à l'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours) et emplacement des tours.

32) Les nouveaux aménagements réalisés le long de la ligne de quartier doivent être compatibles avec la hauteur, la volumétrie, l'échelle et le rythme de l'architecture des immeubles résidentiels de faible hauteur qui leur sont adjacents, lorsqu'une parcelle en cours d'aménagement en jouxte une autre occupée par un immeuble de faible hauteur. Une rue séparant le nouvel aménagement et l'immeuble résidentiel de faible hauteur existant servira de zone tampon qui pourra jouer un rôle important dans la transition des immeubles et les facteurs de conception.

33) Les nouveaux aménagements le long de la ligne de quartier devront faire appel à diverses techniques de conception, comme la solide expression qui se dégage d'un socle de deux ou trois étages comprenant des unités en rez-de-chaussée et des retraits aux étages supérieurs pour réduire l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat, dans les cas où l'immeuble donne sur la rue. À l'arrière de l'immeuble, à l'endroit où il donne sur les immeubles résidentiels de faible hauteur, les promoteurs prévoir des marges de recul aux niveaux supérieurs à quatre étages.

34) Les nouveaux aménagements réalisés à l'angle sud-est des rues Booth et Raymond devront comprendre un socle donnant sur la rue Booth, d'une hauteur maximale de quatre étages, afin de conserver un profil d'immeuble de faible hauteur directement le long de la rue Booth, entre la rue Raymond et l'avenue Arlington. Si une tour est construite, sa volumétrie devra comporter des retraits et/ou des reculs supplémentaires.

Section 5 : Domaine public et mobilité

La transformation réussie du secteur de la station Corso Italia devra être soutenue par un domaine public ample et de grande qualité, susceptible d'attirer la population. Le domaine public est une destination qui permet de déterminer où et comment les résidents et les visiteurs pourront se déplacer, se détendre, se reposer et tisser des liens sociaux dans le secteur, de déterminer leur mobilité en d'autres termes. Globalement, le domaine public du secteur de la station Corso Italia comprendra des rues publiques (y compris des rues piétonnes et d'autres espaces situés dans les emprises), des sentiers piétonniers et cyclables, des couloirs de transport vert et de services publics ainsi que des parcs et d'autres espaces publics appartenant à des intérêts privés.

Les objectifs en matière de domaine public et de mobilité dans le secteur sont les suivants :

1. Concevoir un réseau permettant d'atteindre les objectifs de part modale décrits dans les plans d'aménagement axé sur le transport en commun de la Ville, avec au moins

85 pour cent de cette part modale réservée au transport en commun, à la marche et au vélo.

2. Maximiser la mise en place d'une infrastructure de qualité consacrée au vélo et à la marche, afin d'atteindre les objectifs de part modale et de mettre en place un modèle durable de mobilité, souple face à diverses conditions éventuelles, notamment un changement en matière économique ou sanitaire.

3. Réduire l'activité automobile et la dépendance à l'automobile afin de limiter les conflits avec les piétons et les cyclistes, de favoriser l'utilisation du transport en commun et les déplacements actifs, d'améliorer l'environnement local, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de mettre en valeur le domaine public en réduisant l'empreinte carbone des automobiles.

4. Accroître la quantité, les types et la qualité des espaces mis à la disposition des résidents du secteur, en augmentant le nombre de parcs et d'espaces publics appartenant à des intérêts privés, et en créant des possibilités d'utilisation de l'emprise publique pour contrebalancer la hausse de l'achalandage du secteur.

5.1 Objectifs en matière de domaine public

Dans ce chapitre, nous proposons des orientations clés visant diverses améliorations, notamment à rééquilibrer la répartition du domaine sur l'ensemble du secteur, afin de garantir l'abondance d'espaces de qualité permettant d'atteindre les objectifs suivants :

1) Planifier et concevoir tous les nouveaux aménagements selon le principe de la priorité absolue du transport durable (marche, vélo et transport en commun) lors de la conception des rues, des sentiers et des autres liens.

2) Diviser les super-îlots ou les grandes parcelles de manière à les relier au quadrillage de rues et ainsi faciliter la création d'un domaine piétonnier et d'un réseau de mobilité serrés.

3) Créer de nouveaux liens de déplacements actifs afin de former un réseau piétonnier et cyclable étendu, varié et facile à emprunter, qui sillonnera le quartier.

4) Limiter le nombre de rues à circulation automobile intégrale.

5) Maximiser l'espace d'emprise et les infrastructures afin de favoriser les déplacements actifs et la pratique de loisirs passifs.

6) Offrir au besoin de nombreuses possibilités d'interaction sociale et de distanciation physique dans le domaine public, en proposant davantage d'options d'itinéraires

piétonniers et des espaces de loisirs passifs améliorés, grâce à des commodités publiques comme des bancs, des arbres d'ombrage, des œuvres d'art public, des installations récréatives et d'autres éléments similaires.

7) Créer des lieux d'intérêt, renforcer le sentiment d'identité et soutenir les activités récréatives et commerciales du quartier.

8) Concevoir toutes les infrastructures de transport pour qu'elles offrent des environnements cyclables et piétonniers de qualité, orientés vers les stations de l'O-Train.

9) Donner aux véhicules motorisés un accès à tous les îlots municipaux, grâce notamment à des structures souterraines, afin de limiter le nombre d'accès privés et l'activité automobile au niveau du sol.

10) Créer des trajets indirects pour inciter les automobilistes à ralentir, éliminer la circulation de transit et réduire le volume de véhicules.

11) Créer un environnement où les voitures circulent à vitesse réduite sur toutes les rues internes, afin de promouvoir les déplacements actifs.

12) Contrôler, de façon stratégique, la disponibilité des places de stationnement sur rue, là où la demande est prévue en priorité, afin de libérer de l'espace dans les emprises pour l'aménagement de voies cyclables.

13) Interdire l'aménagement de nouvelles aires de stationnement de surface dans le secteur en général. Au 818, avenue Gladstone (phase 2 du projet Rochester Heights), un nombre très limité de places de stationnement de surface pour résidents peut être autorisé à l'intérieur de l'îlot; ces places ne doivent en aucun cas donner sur une rue publique.

14) Protéger le caractère actuel des rues secondaires locales.

L'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia) définit les principaux éléments du domaine public et leur emplacement; elle doit servir à orienter les projets d'immobilisation municipaux et l'examen des demandes d'aménagement.

5.2 Nouvelles rues et réseau de déplacements actifs

Les politiques qui suivent fournissent des orientations précises en matière de domaine public dans certaines zones du secteur, illustrées dans l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia) et situées aux endroits indiqués dans l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia).

Politiques générales

1) Les rues nouvelles ou les prolongements privilégieront, dans leur planification et leur conception, la sécurité des déplacements à pied et à vélo, de manière à améliorer l'expérience des utilisateurs de modes de transport actif, à assurer la sécurité, à ralentir la circulation et à créer un domaine public plus accueillant et plus agréable.

2) Bien que de faibles volumes de circulation soient prévus dans les rues locales, les piétons devraient être séparés des voies automobiles afin de bénéficier d'un environnement confortable et accessible. L'aménagement de larges trottoirs et la création d'un sentiment d'appartenance dans les parcours piétonniers devraient être prévus dans ces rues. L'élargissement des emprises n'est pas destiné à offrir plus d'espace à la circulation automobile.

3) L'élargissement des rues disposant d'une protection des emprises doit être destiné à prioriser l'amélioration des conditions de déplacements à l'aide de modes de transport actif, notamment par l'aménagement de voies ou de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs ou la plantation d'arbres de rue.

4) Afin de favoriser la création d'un environnement piétonnier de qualité et de limiter la circulation à proximité des nouveaux aménagements, le promoteur et la Ville devront rechercher d'éventuelles mesures d'atténuation, notamment :

a) La construction d'éléments physiques de limitation de la vitesse dans les rues locales, comme des avancées de trottoir, des dos d'âne allongés, des chicanes, des passages piétonniers surélevés, des refuges pour piétons, etc. Ces mesures doivent permettre de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h dans toutes les rues internes.

b) L'affichage de réductions claires des limites de vitesse dans les rues locales (associé à des mesures physiques de modération de la circulation).

c) La mise en place de restrictions de virage dans les rues locales du secteur (autoriser les déplacements de sortie, mais pas ceux d'entrée, etc.).

d) L'installation de panneaux « Circulation locale seulement » aux points d'accès aux rues locales du secteur.

e) La transformation des rues en rues d'ambiance, comme des woonerfs (faibles limites de vitesse de 10 à 15 km/h, chaussées étroites et absence de bordures ou de feux de circulation afin de permettre la coexistence de tous les modes de déplacement dans un même espace).

1010, rue Somerset

5) L'agencement des rues et des îlots occupés par les propriétés au sud de la rue Somerset Ouest, à l'ouest de la rue Preston, au nord de l'avenue Gladstone et à l'est du sentier polyvalent Trillium Est (propriété située au 933, avenue Gladstone et au 1010, rue Somerset Ouest) doit correspondre à la structure des rues et des îlots représentés dans l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia).

6) Aucune rue de transit ne doit relier la rue Somerset Ouest à la rue Oak.

7) Le principal accès automobile au 1010, rue Somerset Ouest doit uniquement donner sur la rue Somerset Ouest.

8) Les aires de viabilisation, de débarquement ou de cueillette ainsi que les parcs de stationnement desservant les parcelles situées au 1010, rue Somerset Ouest doivent essentiellement être accessibles à partir d'un lien traversant l'îlot nord-sud reliant la rue Somerset Ouest à un socle ou à une installation souterraine. Il peut s'agir de tous les accès requis jusqu'à la parcelle la plus à l'ouest, située du côté ouest de l'emprise qui se prolonge au sud depuis le « passage inférieur City Centre » et le futur parcours piétonnier et cyclable (politique 10) de la section 5.2). Les éventuelles installations récréatives ou institutionnelles aménagées devront utiliser l'accès donnant sur la rue Somerset Ouest.

9) Nonobstant la politique 8) de la section 5.2, une allée externe est-ouest à l'arrière des bâtiments donnant sur la rue Somerset Ouest peut être autorisée si elle est jugée nécessaire pour desservir l'intérieur de l'îlot, notamment pour permettre l'intervention du Service des incendies. Cette allée relierait l'accès principal de la rue Somerset Ouest, mais pourrait être externe pour remplacer l'accès à l'intérieur des immeubles. La création d'un environnement piétonnier sûr et de qualité, en particulier au regard de la présence du parc à proximité, doit rester prioritaire.

10) Le passage inférieur City Centre, qui relient l'avenue City Centre aux propriétés du 1010, rue Somerset Ouest et du 933, avenue Gladstone, constituent le parcours le plus direct, le plus accessible et le plus pratique vers les futurs réaménagements d'importance de l'avenue City Centre, de la rue Albert, des plaines LeBreton et de la station Bayview de l'O-Train. Ces éléments doivent servir de principal couloir et de point d'accès piétonnier et cyclable reliant ces emplacements à réaménager.

11) Nonobstant les politiques 6) et 7) de la section 5.2, si la circulation automobile est autorisée de manière limitée dans le passage inférieur City Centre, elle doit être subordonnée à la circulation des piétons et des cyclistes. Si le passage inférieur est

élargi, il ne faut tenir compte de l'accès des véhicules que si la priorité des piétons et des cyclistes est maintenue.

12) Sans les améliorations nécessaires (décrites à la politique 11) de la section 5.2), la circulation automobile dans le passage inférieur City Centre ne doit pas être autorisée pour permettre au grand public d'accéder à des places de stationnement sur l'une quelconque des parcelles du 1010, rue Somerset Ouest (publiques ou privées). La circulation automobile dans le passage inférieur City Centre peut être envisagée pour desservir de manière limitée, et si nécessaire, le 1010, rue Somerset Ouest si une installation récréative ou une école y était aménagée. Dans de telles circonstances, un accès automobile limité ne nuirait pas à la fonction principale de parcours piétonnier et cyclable d'importance.

13) Un escalier permettant aux piétons de relier directement le passage inférieur City Centre au côté sud de la rue Somerset Ouest doit être aménagé dans le cadre de l'aménagement futur. Cet escalier doit être facilement visible et accessible au public en tout temps.

14) Le point d'accès au passage inférieur City Centre sera un espace dynamique et accessible en tout temps. L'éclairage jouera un rôle essentiel pour garantir la sécurité et la réussite des utilisations en rez-de-chaussée donnant sur ce point d'accès et ce couloir piétonniers. Un éclairage et des activités programmés devraient être envisagés pour garantir tout au long de l'année la sécurité et l'animation des lieux, même en dehors des normes actuelles de la Ville, afin de transformer ce carrefour en destination.

15) Un aménagement permettant d'améliorer l'accès au pont de la rue Somerset peut être réalisé le long du sentier polyvalent Trillium actuel. Toute réduction de l'accessibilité et de la fonctionnalité de ce sentier polyvalent est interdite.

16) Une nouvelle voie piétonnière et cyclable doit relier, en traversant le nouveau parc d'un hectare, le passage inférieur City Centre le prolongement de la rue Oak, à proximité de la rue A, vers l'est et le sentier polyvalent Trillium à l'ouest. Le choix de son emplacement exact sera coordonné avec la programmation prévue au parc, afin que les utilisations prévues au parc soient desservies et que les lignes de désir vers les destinations extérieures soient optimisées.

<u>Rues secondaires donnant sur le 933, avenue Gladstone et sur la rue Preston</u>

17) La disposition des rues et des îlots doit, d'une manière générale, correspondre à celle prévue à l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia).

18) Le nouveau réseau interne de rues, y compris les rues A, B et C ainsi que les prolongements des rues Oak et Larch, doit comporter des itinéraires sans obstacle, continus et paisibles pour tous les cyclistes, comme des pistes et des voies cyclables ou encore des sentiers polyvalents; il peut également s'agir de concevoir des rues étroites où les cyclistes partagent la chaussée avec les automobiles. De telles rues partagées seront autant d'environnements sûrs, agréables à fréquenter, attrayants et appréciés des cyclistes de tous âges et de tous types de besoins, que l'on pourra créer à l'aide de techniques de gestion de la vitesse qui empêcheront le dépassement de la limite de vitesse de 30 km/h.

19) Trois nouvelles rues nord-sud devront être créées, comme l'illustre l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), et porteront les noms suivants :

a) La rue A croisera le prolongement de la rue Oak;

b) La rue B croisera l'avenue Gladstone;

c) La rue C, soit la future rue Woonerf, croisera la rue Oak et la rue Larch (nouveau tronçon ouest); sa désignation de rue publique ou privée sera déterminée lors du processus d'examen de la demande d'aménagement.

20) Les rues A et B ainsi que le prolongement de la rue Larch serviront d'axe piétonnier nord-sud principal traversant l'emplacement du 933, avenue Gladstone, au regard de la densité de population résidentielle prévue à proximité et de son alignement direct avec le passage inférieur City Centre, un lien urbain et une ligne de désir majeurs vers l'avenue City Centre, le futur aménagement à City Centre, le 900, rue Albert, les plaines LeBreton, le principal carrefour de transport de la station Bayview et l'accès au centre-ville par la rue Albert.

21) Les rues A et B ainsi que la rue Oak et le prolongement de la rue Larch devront avoir une largeur d'emprise permettant d'accueillir les éléments suivants, selon les normes de la Ville : des installations piétonnes accessibles et mises en valeur, des conditions sûres et accueillantes pour les cyclistes de tous âges, des arbres de rue de grande et moyenne dimension des deux côtés, des voies de circulation automobile d'une largeur maximale de 3,0 mètres ainsi que des places de stationnement sur rue permettant la présence de ces éléments spatiaux.

22) Les rues A et B ainsi que le prolongement de la rue Larch pourront accueillir un espace récréatif passif grâce à des trottoirs plus larges servant d'espace attrayant et fonctionnel où les résidents et les visiteurs pourront se rencontrer, se divertir et se reposer.

23) La rue C devrait être aménagée et devenir la future rue Woonerf, rue à chaussée partagée entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Elle devrait être large d'au moins 15,0 mètres et accueillir des commodités piétonnes de qualité et des éléments végétaux.

24) Les nouvelles voies nord-sud qui seront aménagées à l'est de la rue future Woonerf ne devraient disposer d'aucune voie automobile vers les rues Laurel Est ou Larch. L'accès des véhicules ne devrait se faire que par la rue Oak et le nouveau tronçon de la rue Larch.

25) La rue Oak devrait être ouverte et prolongée vers l'ouest afin d'offrir un accès et une façade au nouveau parc d'un hectare, et de permettre l'accès au 933, avenue Gladstone, comme l'illustre l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque). La nouvelle conception de la rue doit intégrer des mesures de modération de la vitesse afin qu'elle puisse conserver les caractéristiques d'une rue résidentielle locale, notamment la limite de vitesse de 30 km/h.

26) Un parcours piétonnier, comme un trottoir bordé d'arbres, devrait longer le côté nord de la rue Oak et de son prolongement.

27) La rue Larch actuelle devrait rester une impasse pour les véhicules motorisés, mais un prolongement de la rue Larch à des fins de déplacements actifs devrait être créé et croiser la rue B, comme l'indique l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque). À l'ouest de l'impasse paysagée de la rue Larch actuelle, un tronçon vers la nouvelle rue Larch se prolongera vers l'ouest et permettra aux véhicules de relier les rues A et B.

28) La rue Laurel Est doit rester une impasse pour les véhicules.

29) Un nouveau couloir de déplacements actifs sur la rue Laurel, selon les modalités désignées dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), devrait être créé entre la rue Laurel Est à l'est du couloir de l'O-Train et la rue Laurel à l'ouest du couloir de l'O-Train, afin de relier le secteur aux collectivités environnantes et à la future infrastructure cyclable. Ce lien sera créé en construisant une passerelle de transport actif, comme l'illustre l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia). Aucun véhicule à moteur ne sera autorisé dans le couloir ou sur la passerelle, qui devrait être large d'au moins 12 mètres pour permettre l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables séparés, et la présence de nombreux arbres de rue des côtés nord et sud.

30) Le domaine public du couloir de transport actif de la rue Laurel, entre le sentier polyvalent Trillium Est et l'impasse de la rue Laurel Est pourrait être mis en valeur à

l'aide d'utilisations de loisirs actifs, lorsque leur mise en place est possible. La conception des bâtiments doit prendre en compte le sentier grâce à des façades actives ou à des détails architecturaux.

31) La rue Balsam et/ou la rue Larch peuvent être reliées à l'emplacement du 933, avenue Gladstone, si des études de transport pertinentes démontrent clairement qu'il n'existe aucune autre option pour assurer une gestion efficace de la circulation automobile, sur la base de parts modales reflétant l'emplacement du centre-ville et les objectifs en matière de parts modales fixés en vertu du Plan directeur des transports. L'option privilégiée consiste à n'ouvrir que la rue Balsam à la circulation.

32) Des liens piétonniers et cyclables doivent être aménagés entre chaque îlot aménagé contigu au sentier polyvalent Trillium Est, afin de relier les rues locales et ainsi renforcer le réseau de mobilité serré. Ces liens doivent être accessibles à toute heure et toute l'année, afin d'assurer une desserte permanente.

33) Les intersections des nouvelles rues doivent être conçues pour former des angles 90 degrés ou s'y rapprochant. Une telle configuration permet de renforcer le quadrillage actuel des rues du centre-ville; par ailleurs, des rayons de braquage réduits au minimum admissible réduisent le risque de collisions entre les véhicules à moteur et les usagers vulnérables de la route, et leur gravité, en ralentissant les opérations de virage des automobilistes.

34) L'emprise des rues Oak, Laurel Est, Larch et Balsam actuelles doit être redessinée afin d'améliorer en priorité les parcours piétonniers et cyclables, lors de tout projet public d'infrastructure ou de réaménagement privé. Il faut notamment s'assurer de relier les rues actuelles et futures, de manière à ce que le réseau de transport actif soit coordonné et unifié. La création d'un woonerf ou d'une rue partagée peut être envisagée.

35) L'emplacement des places de stationnement sur voirie dans les rues locales doit être déterminé dès les premières étapes de planification afin de s'assurer que l'espace qu'elles occuperont n'empêchera pas l'atteinte des objectifs de déplacements actifs lors des étapes d'aménagement subséquentes.

36) Les bateaux de trottoir et les bordures surbaissées qui permettent actuellement l'accès à des places de stationnement interdites en cour avant ne doivent pas être réaménagés.

37) La Ville envisagera de mettre en place un programme incitatif d'élimination du stationnement en cour avant, attribuant un permis d'une validité de 10 ans de

stationnement sur rue gratuit aux propriétaires acceptant de végétaliser une cour avant occupée par une place de stationnement aménagée légalement.

38) La Ville pourrait envisager l'achat d'une partie de toute propriété bloquant actuellement le passage entre les allées arrière est-ouest vers les futures allées nord-sud situées à l'ouest du 933, avenue Gladstone. L'ouverture de ces allées ne doit viser qu'à améliorer la circulation des piétons et le réseau piétonnier; le passage des véhicules à moteur entre les allées arrière existantes et futures doit être interdit.

Avenue Gladstone

39) Le domaine public situé du côté nord de l'avenue Gladstone, de la station de l'O-Train à la rue Booth, doit être mieux aménagé. On devra y construire de larges trottoirs séparés des voies de circulation par une bande végétalisée et des arbres de rue. Il sera caractérisé par la présence de larges zones piétonnières favorables à la marche, de nombreuses infrastructures cyclables, de mobilier urbain, d'arbres de rue et de platebandes. Il y aura des arrêts d'autobus et des abribus le long de l'avenue Gladstone.

40) Il faudra exiger un élargissement de la chaussée de 10 mètres du côté nord de l'avenue Gladstone, depuis la ligne médiane de l'emprise située entre la rue Preston et la rue B, pour que ces améliorations au domaine public puissent être apportées. Il faudra notamment prévoir un espace suffisant pour permettre les déplacements actifs, notamment en élargissant le trottoir et la voie cyclable, et pour permettre la plantation d'arbres de rue offrant un domaine public plus ordonné, désigné et représenté dans l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia), du côté nord de l'avenue Gladstone. Aucun tronçon de la chaussée ne doit être élargi pour ajouter ou élargir des voies de circulation automobile, ou pour aménager des places de stationnement sur rue.

41) L'aménagement d'un point d'accès à la station là où le sentier polyvalent Trillium traverse l'avenue Gladstone, à l'est de la station de l'O-Train, doit constituer une priorité conceptuelle et opérationnelle, compte tenu de son importance en tant qu'axe de transport nord-sud à l'ouest du centre-ville. La priorité accordée aux déplacements actifs doit permettre d'offrir aux piétons et aux cyclistes un service de grande qualité. Au fur et à mesure des réaménagements réalisés aux environs, toute solution en matière de circulation visera en priorité la visibilité et l'efficacité de ce point d'accès, ainsi que la sécurité et la commodité accordée aux piétons et aux cyclistes. Le tracé du sentier polyvalent, parallèle et contigu au couloir de l'O-Train, devra être préservé.

818, avenue Gladstone (Rochester Heights – Phase 2)

42) Aménager l'îlot, les parcelles et l'emprise de manière à créer un domaine public conjuguant sentiers et liens favorables en tout temps à la marche, à l'intégration et à l'accessibilité aux quartiers avoisinants. Ce réseau de sentiers offrira aux piétons de nombreuses possibilités d'itinéraire correspondant aux principales lignes de désir, tout en permettant la détente et les occasions d'interaction.

43) Des sentiers dans un axe est-ouest doivent être créés dans l'alignement de la rue Louisa et de l'avenue Arlington voisines, afin de prolonger la continuité d'un réseau piétonnier et cyclable étendu et facile d'utilisation.

44) Un parcours piétonnier nord-sud doit être aménagé pour offrir un axe interne reliant l'avenue Gladstone à la rue Raymond.

45) Des points d'accès piétonniers à l'emplacement devraient être aménagés à l'angle de Gladstone et Rochester, des rues Booth et Raymond, et du parc Piazza Dante vers l'intérieur de l'emplacement, afin de créer des lignes de désir entre le complexe de la rue Booth et l'avenue Gladstone, la rue Preston et la station de l'O-Train.

46) La création de divers pôles d'activité devrait être envisagée le long du réseau de sentiers, offrant ainsi des possibilités de loisirs passifs.

47) Le ou les bâtiments construits à l'angle sud-est de l'avenue Gladstone et de la rue Rochester doivent contribuer à créer une place et un point d'accès piétonnier depuis le couloir de rues principales de l'avenue Gladstone et menant à l'emplacement plus vaste de Rochester Height. Tous les logements donnant sur l'avenue Gladstone doivent bénéficier d'un accès public direct au trottoir.

48) L'application d'autres normes de coupe en travers des chaussées pourrait être envisagée pour contribuer à mettre en valeur l'environnement piétonnier, et limiter et atténuer la circulation automobile sur l'emplacement.

49) Encourager la protection et l'intégration des arbres matures présents sur place.

50) La reconfiguration de l'avenue Gladstone et de la rue Booth doit être envisagée afin de prioriser les déplacements et l'expérience des piétons, des cyclistes et des usagers d'autres formes de transport alternatif. Les projets de travaux publics doivent intégrer la suppression de la voie de virage à droite en direction est sur l'avenue Gladstone vers la rue Booth en direction sud, aux fins suivantes :

a) Transformation de l'emprise en bande cyclable;

b) Ralentissement de la circulation en direction est sur l'avenue Gladstone le long de cet îlot redynamisé, au point de virage sur la rue Booth;

c) Prolongement vers le nord du parc Piazza Dante jusqu'à l'avenue Gladstone actuelle, afin d'accroître la présence de la rue et l'identité du quartier dans l'espace public, et d'en faire un point de vue dans l'avant-plan de l'église St. Anthony.

51) La création d'un woonerf peut être autorisée à l'intérieur de l'îlot reliant les rues Booth et Rochester.

52) Quelques places de stationnement de surface résidentiel peuvent être autorisées à l'intérieur de l'îlot, mais ne devront jamais jouxter une rue publique.

<u>École secondaire pour adultes (300, rue Rochester)</u>

53) Compte tenu de l'échelle de super-îlot de cet emplacement, un éventuel réaménagement doit faire l'objet d'un plan directeur d'implantation qui :

a) établit un lien piétonnier et cyclable est-ouest, parallèle à la limite sud de l'emplacement, et qui relie la rue Rochester à la rue Preston.

b) définit comment peut être aménagé un parc ou un espace récréatif accessible au grand public.

c) examine comment la place urbaine (au sud de l'école pour adultes) pourrait être mise en valeur.

<u>Rue Rochester</u>

54) La rue Rochester sera conçue comme une rue complète, avec de larges trottoirs, des installations cyclables, des places de stationnement sur rue et des arbres de rue, compte tenu du contexte du couloir et de l'emprise disponible.

5.3 Passerelle pour déplacements actifs et sentiers polyvalents Trillium

1) La passerelle pour les déplacements actifs, représentée dans l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia), doit être construite au-dessus du couloir de l'O-Train, permettant aux piétons et aux cyclistes de relier directement la rue Laurel Est à l'est du couloir de l'O-Train à la rue Laurel à l'ouest de ce couloir, et de rejoindre le réseau de mobilité en général.

2) La passerelle et l'infrastructure nécessaires doivent être conçues et construites de manière à offrir un itinéraire de déplacements actifs à l'usage exclusif des piétons,

des cyclistes et des usagers d'autres modes de transport alternatif. Aucun véhicule à moteur n'y sera autorisé, sauf à des fins d'entretien.

3) Un sentier polyvalent nord-sud doit être aménagé du côté ouest du couloir de transport en commun, afin de prolonger le parcours du sud du pont du Queensway à la rue Somerset Ouest. Il sera essentiellement aménagé sur des terrains privés et cédé à la Ville dans le cadre du processus de demande d'aménagement. La mise à disposition d'une servitude pourrait être envisagée dans certains cas, si cette mesure est jugée plus appropriée. Les propriétaires de biens-fonds privés devront fournir une étude de faisabilité et un plan conceptuel. Ils devront en outre financer la construction du tronçon de ce sentier situé sur leur propriété ou adjacent, et en céder la propriété à la Ville dans le cadre du processus d'approbation de la demande d'aménagement.

4) La conception et la construction d'un nouveau sentier polyvalent, ou encore la réfection du sentier polyvalent actuel, doivent permettre d'élargir ou de jumeler les sentiers, afin d'accueillir à la fois les piétons et les cyclistes. Ils s'y sentiront attirés en toutes saisons, et les besoins en matière de transport actif, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, seront ainsi satisfaits. La séparation des voies piétonnes et cyclables dans les sentiers polyvalents offre une occasion importante de créer des conditions plus appropriées, outre la largeur de sentier standard de 3,0 mètres, lorsque l'espace est suffisant ou peut être créé. Si le sentier polyvalent existe déjà, les améliorations apportées seront aux frais de la Ville, mais les aménagements réalisés dans un sentier polyvalent par les propriétaires de biens-fonds adjacents doivent être réalisés en collaboration avec la Ville pour plus d'efficacité.

5) La rampe ou autre élément comparable permettant aux cyclistes et aux piétons un accès direct entre le pont de la rue Somerset Street et le sentier polyvalent Trillium à l'est doit être conservé au même endroit ou à proximité, afin que les usagers des modes de transport actif puissent bénéficier d'autant de commodité et de choix.

6) Le sentier polyvalent Trillium existant à l'est doit être orienté de manière à rester aussi direct et intuitif pour les cyclistes et les piétons, qui doivent conserver la priorité. Il ne doit pas donner lieu à des conditions défavorables sur les parcelles adjacentes à aménager, sur le choix d'emplacement des bâtiments et sur leur rendement. Un tracé identique ou presque à celui du sentier polyvalent Trillium original (contigu au couloir de l'O-Train) est à privilégier, par exemple à la hauteur de l'avenue Gladstone.

7) L'aménagement d'un sentier polyvalent chauffé grâce à l'infrastructure d'énergie du secteur doit être envisagé, s'il est possible, lorsque cette infrastructure se trouve sous le sentier ou à proximité.

5.4 Parcs et autres espaces publics

1) Un parc d'au moins un hectare doit être conçu au 1010, rue Somerset Ouest. Il peut s'étendre de la limite ouest du parc Plouffe actuel jusqu'au sentier polyvalent Trillium Est, comme l'illustre l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia).

2) Le parc d'un hectare doit permettre la tenue de divers programmes d'espace public :

a) Un éventuel prolongement des utilisations pratiquées au parc Plouffe;

b) Un espace de loisirs actifs sans obstacle pouvant accueillir un terrain de soccer de superficie réglementaire;

c) Un sentier reliant le passage inférieur City Centre au prolongement de la rue Oak;

d) Une aire de loisirs passifs ou de rencontres communautaires, à l'extrémité ouest du parc, le long du sentier polyvalent Trillium Est. Compte tenu de la vue offerte sur l'extrémité du parc et du croisement du sentier polyvalent, cette aire est très visible et devrait être le site d'une ou plusieurs manifestations d'expression culturelle, comme une oeuvre d'art public, des narrations d'histoires locales et des Premières Nations ou d'autres expériences de création d'un lieu.

3) La Direction générale des loisirs, de la culture et des installations fournira ses recommandations en matière de programmation, de planification et de conception concernant ce parc.

4) Si une école est construite au 933, avenue Gladstone ou au 1010, rue Somerset Ouest, la Ville et le Conseil scolaire concerné examineront et élaboreront conjointement la programmation du parc afin de maximiser le partage de l'utilisation des espaces par les résidents et les élèves.

5) Une place urbaine de quartier, appelée la place Gladstone dans ce chapitre, sera aménagée au 933, avenue Gladstone. Cet espace public appartenant à des intérêts privés d'une superficie d'au moins 650 mètres carrés sera conçu pour créer un espace public unifié et attenant, donnant à la fois sur l'avenue Gladstone et sur le sentier polyvalent Trillium Est existant. Les bâtiments seront en retrait sur ces deux façades actives, afin de créer un domaine public adéquat sur chacune d'elles, à ce carrefour important du secteur.

6) La place Gladstone devra être un lieu d'importance municipale, d'identité locale et de création d'espace dans ce secteur en réaménagement. Elle devra par conséquent jouer un rôle fonctionnel et esthétique dans les environs, notamment le long du sentier polyvalent Trillium Est, les nouveaux aménagements des alentours et la station de l'O-Train.

7) La plus grande partie de la place Gladstone devra être conçue et utilisée à des fins d'espace public. Toutefois, les locataires de l'immeuble pourront utiliser un espace réduit de la place pour exploiter des commerces de détail ou des restaurants en rez-de-chaussée.

8) Le secteur de la place Gladstone devrait connaître des volumes plus élevés de circulation piétonnière nord-sud le long du sentier polyvalent Trillium Est actuel et depuis l'avenue Gladstone. Ce secteur devra par conséquent jouer un rôle de soutien sur cet itinéraire piétonnier, grâce à une conception favorable aux piétons entre l'avenue Gladstone et l'extrémité nord de la place.

9) Un nouveau parc public d'au moins 580 m^2 doit être aménagé au 818, avenue Gladstone et devra être contigu au parc Piazza Dante actuel. Un autre parc public d'une superficie pouvant atteindre 1 120 m^2 pourrait être créé au 818, avenue Gladstone, conformément au Règlement sur les terrains réservés à la création de parcs.

10) Le parc Piazza Dante sera redynamisé et agrandi en parc public ouvert aux résidents actuels et à ceux provenant du secteur environnant de la phase 2 de l'aménagement Rochester Height. Son importance culturelle sera renforcée grâce à la recherche de possibilités de programmation et de conception, dans le contexte de l'essor du couloir de rues principales de l'avenue Gladstone en tant que rue principale, et de l'échelonnement des phases 1 et 2 du projet Rochester Heights.

11) Prévoir des cours ou des mini-parcs dans les nouveaux aménagements, soit une combinaison de parcs publics et d'espaces publics appartenant à des intérêts privés, de manière à favoriser l'unité et la continuité du réseau de l'espace public.

12) La désignation d'espaces publics au 818, avenue Gladstone doit tenir compte de l'emplacement des arbres ou des peuplements d'arbres importants qui seront conservés.

13) Le terrain de soccer situé au 300, rue Rochester (école secondaire pour adultes) porte la désignation d'Autre espace vert dans l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque), puisqu'il fait partie du domaine d'une institution, mais il n'est pas ouvert au grand public. Toutefois, il sert depuis longtemps d'installation récréative pour le club de soccer local et possède une valeur culturelle

précieuse pour l'identité de la Petite Italie. Lorsque le réaménagement de la propriété sera prévu, il faudrait envisager d'en conserver l'espace récréatif et procéder à un examen approfondi visant la possibilité de rendre le site plus accessible aux fins d'une utilisation communautaire générale.

5.5 Stationnement et viabilisation

Vélo

1) La réduction du nombre de places de stationnement sur rue devrait être compensée par une offre abondante et universelle de supports ou de places de stationnement pour vélos, situés stratégiquement aussi près que possible des destinations et des entrées d'immeuble.

2) Les taux de stationnement pour vélos doivent dépasser le taux minimal requis par le Règlement de zonage pour les immeubles résidentiels à logements multiples, afin de respecter la vision en matière de déplacements actifs dans le secteur. Les modifications apportées au Règlement de zonage doivent tenir compte d'un pourcentage de places requises de stationnement à long terme et viser un taux minimal de 1,0 place de stationnement pour vélos par logement.

3) Exigences relatives aux installations intérieures de stationnement de longue durée pour vélos :

   a) Être situées dans une aire de stationnement sécurisée et confortable, et maximiser l'accès pratique au réseau de rues et de sentiers afin d'encourager ce mode de déplacement. Ces emplacements doivent être le plus près possible des entrées, sans en entraver l'accès. Ils peuvent être situés dans l'immeuble, notamment dans le sous-sol avec les automobiles, ou dans un local extérieur sécurisé, chauffé et fermé à clé. Envisager l'installation d'ouvre-portes automatiques menant à l'aire de stationnement intérieure pour vélos.

   b) Prévoir un espace de stockage adapté au nombre et à la taille des logements occupant l'immeuble, notamment le nombre de logements comptant d'une à quatre chambres à coucher. Cette mesure viendra soutenir un mode de transport essentiel pour une variété de locataires, notamment les ménages les plus nombreux.

4) Des installations de stationnement de courte durée doivent être fournies, essentiellement pour les allées et venues et pour faciliter le passage des visiteurs. Il peut s'agir d'aires extérieures asphaltées près des entrées des immeubles, associées à une aire de stationnement pour vélos, leur superficie étant proportionnelle au nombre de logements.

Automobiles

5) Le stationnement public sur rue doit être contrôlé de manière stratégique, compte tenu des contraintes dans les emprises du réseau routier desservant le secteur et du risque d'encourager l'utilisation des véhicules personnels pour circuler dans le secteur, au détriment des déplacements actifs, en particulier le vélo. Lorsque le stationnement sur rue est souhaitable, il doit être conçu de manière à s'intégrer dans l'infrastructure de déplacements actifs existante, comme des voies cyclables ou des trottoirs, et ne pas entraver ces installations. L'utilisation de zones de permis de stationnement sur rue doit cependant être privilégiée comme solution de rechange à des places de stationnement sur l'emplacement exigeant une conception des bâtiments ou de l'emplacement qui serait incompatible avec le caractère des lieux ou qui serait interdite par d'autres politiques dans ce chapitre.

6) Bien que leur nombre soit appelé à diminuer avec le temps, les automobiles continueront de circuler dans le secteur et il faudra prévoir des places de stationnement. D'autres options de stationnement peuvent être envisagées pour compléter le stationnement sur rue :

a) Des ententes de partage de stationnement entre des emplacements dont les périodes d'affluence diffèrent. Ainsi, moins de places de stationnement seront nécessaires et elles seront mieux utilisées.

b) Autoriser les parcs de stationnement public payants dans les garages souterrains des immeubles, lorsque leur entrée est à courte distance d'un couloir de rues principales.

c) Des structures de stationnement destinées, à long terme, à être transformées pour une autre utilisation, sous réserve des exigences de la politique 7) de la section 5.5.

7) Toutes les places de stationnement des nouveaux aménagements doivent être aménagées dans des structures souterraines. Le stationnement souterrain permet de garantir l'occupation et l'utilisation de la superficie limitée au niveau du sol par des personnes et non pas des véhicules, pendant une journée. De plus, cette superficie est la plus accessible aux piétons.

8) Le stationnement peut être envisagé dans les socles si la topographie permet de garantir que les places de stationnement au niveau du sol dans ces socles ne sont pas contigües à un trottoir ou à un autre élément du domaine public. En cas de contiguïté, une utilisation active en façade doit séparer le garage de stationnement de la rue.

9) Les accès à une aire de stationnement ou de viabilisation en sous-sol ou dans un socle sur les grands emplacements ou îlots doivent être situés le plus près possible de la rue d'où arrivent les véhicules. Cette mesure permettra de limiter la superficie des emprises publiques ou privées ou encore des emplacements destinée à l'automobile et de limiter la distance de circulation au niveau du sol des véhicules traversant un emplacement. On pourrait ainsi réduire les conflits entre le transport automobile et les déplacements actifs, et maximiser l'espace consacré aux déplacements actifs et aux utilisations récréatives.

10) Tous les parcs de stationnement devraient être accessibles depuis un point d'accès par façade d'îlot et par des allées ou des rampes regroupées et partagées, si nécessaire, afin d'éviter la présence de nombreux accès pour véhicules pour chaque emplacement. L'emplacement des points d'accès des parcs de stationnement doit permettre d'éviter les perturbations inutiles du domaine public et des bordures de rue.

11) Les parcs de stationnement de surface sont interdits. Dans certains cas, le stationnement de surface peut être autorisé le long des rues privées s'il s'agit de places en file sur rue de longuet et courte durée. Les places de stationnement de surface destinées aux logements en rez-de-chaussée doivent être aménagées à l'intérieur de l'îlot et ne jamais jouxter une rue publique.

12) Aucune aire de débarquement ou d'arrêt ne doit être conçue dans les rues publiques ou privées. L'aménagement d'aires de débarquement et de livraison peut être envisagé à l'intérieur de l'emplacement.

13) Toutes les fonctions de stationnement, de stockage et d'opérations logistiques sur place, comme la gestion et la collecte des déchets solides, doivent avoir lieu à l'intérieur des bâtiments, en sous-sol ou dans une aire bien conçue à cet effet, de manière à en limiter la vue et le bruit dans les utilisations publiques et résidentielles du voisinage. Les postes individuels de chargement ou de collecte des ordures au niveau du sol qui ne sont pas conçus de cette manière seront interdits.

Section 6 : Durabilité

La zone du secteur se caractérise par la présence de nombreuses propriétés de grande et petite superficie. Les grandes parcelles sous-utilisées ou inoccupées sont autant d'occasions d'intégrer, de promouvoir et de mettre en valeur une conception et un aménagement durables, grâce à des solutions d'énergie renouvelable. Le but de cette démarche est d'atteindre l'objectif de zéro émission de gaz à effet de serre par le biais de divers mandats et considérations de conception.

6.1 Système énergétique de quartier

1) Les nouveaux aménagements doivent viser la coordination, la conception et la mise en place de systèmes énergétiques de quartier sur l'emplacement où ils sont réalisés. Il est fortement conseillé d'alimenter si possible les systèmes de chauffage et de climatisation à l'aide de sources d'énergie renouvelable, comme la géothermie, plutôt que des sources d'énergie non-renouvelable afin d'atteindre l'objectif de la Ville de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 100 pour cent d'ici 2050.

2) Les propriétaires et les promoteurs doivent collaborer avec la Ville au développement de systèmes énergétiques de quartier, en partageant les efforts de financement, de recherche et de coordination, au besoin. Les diverses parties peuvent conclure un protocole d'entente conjoint, engagé par la Ville, définissant les modalités de mise en œuvre, notamment au chapitre des responsabilités, de l'application des mesures nécessaires, de la prise en charge des coûts et des autres questions à régler.

3) Aucun élément d'un système énergétique de quartier, comme un centre de contrôle de l'énergie, ne doit empêcher l'utilisation libre et gratuite du parc situé au 1010, rue Somerset Ouest, ni l'organisation de programmes à cet endroit.

4) Une infrastructure souterraine abritant un système énergétique de quartier peut être située sous le sentier polyvalent Trillium. Aucune infrastructure ne doit avoir de répercussions négatives sur l'exploitation habituelle du sentier polyvalent.

5) La prestation temporaire de services publics ne sera autorisée pour l'aménagement que jusqu'à ce que la source d'énergie définitive soit achevée et qu'une date de mise en service du système énergétique de quartier soit proposée. En pareil cas, les immeubles doivent être construits de manière à être prêts à accueillir l'énergie de quartier, conformément aux directives municipales. Toute prestation temporaire de services publics doit cesser une fois effectué le branchement du système énergétique de quartier.

6.2 Autres initiatives en matière de durabilité

1) Envisager le recours à l'énergie solaire, à des systèmes de stockage d'énergie, au chauffage des locaux et de l'eau à zéro émission et aux autres technologies à zéro émission disponibles durant l'horizon de planification du secteur, y compris dans le cadre de partenariats public-privé.

2) Intégrer si possible des systèmes de transport écoénergétiques, comme des véhicules électriques et des bornes de recharge. Les options permettant de réduire le recours aux camions de déneigement dans le secteur doivent être envisagées.

3) Les alternatives vertes de gestion des eaux pluviales (irrigation au moyen d'eaux pluviales captées, rigoles biologiques, revêtement perméable, etc.) sont encouragées et seront évaluées lorsqu'elles sont viables. De telles solutions de rechange seront élaborées dès le lancement du projet et en coordination avec le personnel de la Ville chargé de la gestion des eaux pluviales, afin d'évaluer la faisabilité de leur mise en œuvre.

4) La Ville entend encourager et faciliter les projets de partenariats, d'incitatifs et de financement favorisant la mise en œuvre d'initiatives écologiques.

5) La Ville pourra envisager l'application de nouvelles normes d'aménagement des rues, des services publics et des infrastructures, afin de soutenir les pratiques durables. Elle coordonnera, au besoin, les efforts des services municipaux et des organisations externes pour atteindre les objectifs de ce chapitre.

7.0 Viabilisation et infrastructure

Une nouvelle infrastructure sera requise pour l'aménagement du secteur de la station Corso Italia. Il est prévu que les besoins en matière de viabilisation pourront être gérés au cas par cas dans le cadre du processus habituel d'examen des demandes d'aménagement.

1) La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement de passer en revue les besoins en matière de contrôle des eaux pluviales sur le site au début du processus d'examen du plan d'implantation. Dans certains cas, il pourrait être nécessaire de recourir au stockage souterrain ou à des mesures spéciales d'aménagement à moindre incidence pour répondre aux besoins en matière de contrôle.

2) La Ville demandera aux promoteurs de projets d'aménagement d'évaluer les besoins en matière de débit d'eau pour lutter contre les incendies dans le cadre du processus d'examen du plan d'implantation. Cette évaluation peut permettre de déterminer la nécessité de mettre à niveau la conduite d'eau principale, les réseaux en circuit fermé ou les mesures supplémentaires de protection contre les incendies.

8.0 Logement

Ce secteur sera attrayant et favorable à tous les citoyens. On y trouvera un vaste choix de logements pour les résidents actuels et futurs, car on s'attend à ce que la population du secteur augmente sensiblement à long terme. Une collectivité diversifiée est à la fois complète et solide. Les politiques suivantes, qui font suite aux politiques de la section 4.2 du Plan officiel, appuient cet objectif :

1) Des logements abordables doivent être prévus selon les objectifs du Plan officiel et conformément à toutes les exigences imposées en vertu d'un règlement de zonage d'inclusion.

2) La diversité dans les types d'habitation et d'occupation pour les utilisations résidentielles est encouragée. Conformément aux politiques du Plan officiel de la Ville, 25 pour cent des logements à louer ou à acheter devront être des logements abordables.

3) La Ville entend encourager les partenariats avec les organismes à but non lucratif et le secteur privé afin d'aménager des logements locatifs abordables à l'intention des ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30e percentile de la Ville, comme le précise le Plan officiel.

4) La Ville envisagera d'offrir des logements abordables et de préserver et de remplacer les logements locatifs abordables, comme autant de possibles avantages communautaires. La législation exige que les logements à loyer indexé sur le revenu supprimés dans le cadre d'un réaménagement soient remplacés; par conséquent, leur remplacement ne sera pas considéré comme un possible avantage communautaire.

5) L'intégration de logements abordables dans l'ensemble du secteur sera encouragée, par divers moyens. La Ville entend inclure dans les avantages communautaires l'exigence d'offrir des unités vie-travail pour artistes sur des terrains privés, si possible, en vertu des avantages collectifs prévus dans la politique 15) de la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel.

6) Au vu du manque d'unités vie-travail auquel se heurtent de nombreuses personnes et famille, la Ville entend encourager la création d'un certain pourcentage d'unités vie-travail dans les aménagements résidentiels réalisés dans le secteur visé par le secteur de la station Corso Italia, par voie de Règlement de zonage.

7) La totalité du secteur de la station Corso Italia assujetti aux conditions de ce chapitre est désignée zone protégée de grande station de transport en commun. La réglementation de zonage d'inclusion devra être appliquée dans ce secteur lorsque le Conseil aura approuvé une stratégie municipale plus globale et une politique pour sa mise en œuvre.

Section 9 : Milieu des arts, de la culture et de la création

Le secteur de la station Corso Italia est un endroit où le milieu des arts, de la culture et de la création s'est développé naturellement comme élément identitaire. Grâce à une plus grande vitalité et à une meilleure qualité, ce secteur et ses environs continueront

d'attirer les utilisations artistiques. Ils encourageront les industries créatrices et les entreprises locales qui contribuent à leur écosystème.

9.1 Préservation et valorisation des arts et de la culture

1) Les promoteurs de nouveaux projets d'aménagement dans le secteur devront démontrer de quelle manière leurs propositions peuvent soutenir et renforcer le capital artistique et culturel. Les initiatives de planification et de conception peuvent être menées directement par le biais d'un projet ou en coordination avec d'autres initiatives issues, par exemple, des secteurs privé, public ou non gouvernemental (sans but lucratif).

2) Autoriser la perception d'un pourcentage de contribution conformément aux avantages collectifs prévus dans la politique 15) de la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel, ou de toute structure-cadre ultérieure, montant qui servira, dans le secteur de la station Corso Italia :

   a) à fournir aux artistes des unités vie-travail (section 8);

   b) à instaurer un carrefour artistique qui sera un point d'intérêt et d'ancrage local pour les milieux de la création et de la culture. Il permettra de continuer de rehausser et de faire évoluer une culture artistique déjà dynamique, tout en créant des liens avec les cours Bayview au nord et le secteur de la station Lac Dow au sud;

   c) à offrir des espaces de travail aux milieux des arts et de la création.

3) La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur de la station Corso Italia.

9.2 Petites entreprises

Ce chapitre encourage la conception d'aménagements favorables à l'exploitation de commerces de détail et d'espaces de création de plus petit format et familiaux, ou de petites entreprises locales desservant la collectivité, notamment des boutiques de vente au détail ou de services comme des cafés, des fleuristes, des cordonniers et d'autres ateliers de réparation, ou encore des boutiques de téléphones mobiles et de messagerie. Ces types d'entreprises attirent les navetteurs, qui peuvent accéder à ces services sur leur trajet et à pied sans être trop dépendants de l'automobile.

Section 10 : Interprétation

Ce chapitre fait état d'une série de politiques qui serviront de guides pour l'aménagement futur dans le secteur de la station Corso Italia. Les sections 3 à 9 et les annexes L, M, N et O constituent le chapitre du secteur de la station Corso Italia.

L'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque) répertorie divers secteurs caractéristiques de l'utilisation du sol et contient des orientations stratégiques relatives à ces secteurs.

L'annexe M (Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours) illustre la disposition relative à la hauteur et à l'emplacement généraux des tours du chapitre. La limite de hauteur spécifiée dans cette annexe correspond à la hauteur maximale autorisée. La disposition générale relative à la hauteur du plancher jusqu'au plafond est incluse à la section 4.6.6 du Plan officiel. L'emplacement des tours est plus approximatif qu'absolu.

L'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia) décrit le plan global à long terme visant le domaine public pour le secteur de la station Corso Italia. Elle recense les mesures d'amélioration de mise en valeur requises pour transformer le secteur en une destination future au centre-ville.

L'annexe O (Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire) désigne les principales propriétés et zones citées dans les politiques du Plan secondaire.

Les annexes 1, 2 et 3 (Plan d'avant-projet de démonstration du secteur Corso Italia et Plans d'avant-projet de démonstration pour le 818, avenue Gladstone et le 933, avenue Gladstone, de la société Logement communautaire d'Ottawa) viennent expliquer comment les politiques de planification et de conception pourraient être mises en œuvre afin de concrétiser la vision pour le secteur. Il ne s'agit pas de propositions. Bien que ce soit des plans conceptuels, reproduits pour les besoins de l'illustration seulement, ils démontrent comment les divers objectifs des politiques peuvent être atteints d'une manière globale et réaliste. D'ailleurs, bon nombre d'éléments cités dans ces démonstrations font état de résultats en matière de planification et de conception, d'infrastructures et de caractéristiques qui sont exigés ou recommandés par les politiques de ce chapitre. Par conséquent, ces éléments sont autant d'illustrations utiles des résultats attendus dans l'application des conditions de ce chapitre.

Section 11 : Mise en œuvre

11.1 Outils de planification de l'utilisation générale du sol

Ce chapitre sera mis en œuvre à l'aide de quelques-uns ou de l'ensemble des moyens proposés ci-dessous, prévus par la Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario et présentés dans le Volume 1 du Plan officiel :

1) approbation de chaque projet de lotissement ou de copropriété et des exceptions à la réglementation relative aux parties de lot

2) adoption de règlements de zonage

3) recours à la réglementation des plans d'implantation

4) exécution des lettres d'engagement ou inscription d'un accord de plan d'implantation

5) inscription du symbole d'aménagement différé

6) affectation de terrains à la création de parcs ou règlement financier relatif aux terrains à vocation de parcs

7) recours aux pouvoirs et aux mesures incitatives que prévoit le Plan d'améliorations communautaires

8) consultation des accords d'aménagement inscrits au titre foncier.

11.2 Améliorations au domaine public et à la mobilité

1) Dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement :

a) préciser comment la demande permet de mettre en œuvre les politiques de la section 5 de ce chapitre et les diverses stratégies et lignes directrices.

b) déterminer l'emplacement et la conception des espaces publics, notamment les terrains publics (comme les parcs requis), les espaces publics appartenant à des intérêts privés, les terrains créés au moyen de fonds issus de règlements financiers ou toute combinaison de ceux-ci, tels qu'ils figurent dans ce chapitre.

c) déterminer le rôle de l'aménagement dans l'amélioration des emprises publiques ainsi que des terrains qui y sont voisins : nouveaux trottoirs et pavé spécial, arbres de rue et couverture cache-fondations, éclairage pour les piétons, mobilier urbain et aménagement paysager.

d) Les demandes de plan de lotissement et de réglementation du plan d'implantation doivent tenir compte des besoins du secteur en matière de création de parcs

précisés dans ce chapitre et de la configuration des terrains destinés à la création d'un parc généralement décrite à l'annexe N (Domaine public du secteur de la station Corso Italia). Si une propriété publique est vendue à un acquéreur privé, et en cas de dérogation aux exigences d'affectation de terrains à la création de parcs découlant d'une demande, notamment des hausses de densité supérieures à ce qu'autorise la quantité de terrain aménagé en parc ou des modifications importantes à la configuration du parc, cette propriété sera assujettie aux exigences d'affectation de terrains à la création de parcs, y compris un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc, et à l'apport d'avantages communautaires dans le cadre du processus d'examen et d'approbation de la demande d'aménagement. Cette mesure permettra de garantir la réalisation d'améliorations prioritaires au domaine public.

2) Secteur particulier d'amélioration du domaine public

a) La Ville doit désigner l'ensemble du secteur de la station Corso Italia, comme il figure à l'annexe L (Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque) de ce chapitre, comme un secteur particulier d'amélioration du domaine public.

b) La Ville doit exiger que tous les fonds issus de règlements financiers des frais relatifs aux terrains à vocation de parc recueillis au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Corso Italia en vertu de l'article 42 de la Loi sur l'aménagement du territoire soient affectés à l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parc et à l'amélioration des parcs existants du secteur de la station Corso Italia.

c) La Ville doit exiger que toutes les contributions recueillies au moyen des demandes d'aménagement dans le secteur de la station Corso Italia conformément aux avantages collectifs prévus dans la politique 15) de la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel soient affectées au secteur de la station Corso Italia.

d) La Ville peut envisager d'élaborer un Règlement sur les redevances d'aménagement propre au secteur de la station Corso Italia.

3) Projets prioritaires d'amélioration du domaine public

a) La Ville entend accorder la priorité à l'acquisition et à l'aménagement de parcs et de projets de mise en valeur au 1010, rue Somerset Ouest, à l'emplacement du Centre récréatif Plant et du parc Plouffe ainsi qu'au 933, avenue Gladstone, y compris la passerelle de déplacements actifs, comme le décrit l'annexe N

(Domaine public du secteur de la station Corso Italia), au cours des 15 prochaines années.

b) La priorité suivante sera accordée aux projets de mise en valeur du domaine public prévus dans le reste du secteur de la station Corso Italia, au fur et à mesure que des aménagements sont réalisés.

4) Réalisation de la vision en matière de mobilité

a) Conformément à la section 5, les promoteurs de tout nouvel aménagement doivent démontrer comment les rues et les sentiers proposés, et leur conception, permettra de respecter les objectifs et les politiques de ce chapitre, notamment en soumettant une étude de transport pertinente. Cette étude devra être préparée avant ou en même temps que la présentation des demandes de plan de lotissement et/ou de modification du Règlement de zonage. L'étude de transport sera approuvée à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

11.3 Collaboration avec d'autres instances

La mise en œuvre de certaines politiques exigera la collaboration avec d'autres instances publiques, notamment la province de l'Ontario et la Commission de la capitale nationale. Dans les cas exigeant l'accord ou la participation d'au moins deux autres instances pour mettre en œuvre des éléments de ce chapitre, la Ville d'Ottawa entamera des discussions avec ces instances afin d'en arriver à une entente sur la marche à suivre.

Chapitre 4 : Secteur de la station Pimisi des plaines LeBreton

Section 1 : Introduction

L'objectif de ce chapitre sur le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton de ce plan secondaire consiste à définir, pour les 25 prochaines années, l'orientation stratégique locale plus circonstanciée afin de guider les projets d'aménagement publics et privés, notamment en investissant dans le domaine public du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton.

Ce chapitre vise à guider la transformation harmonieuse du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton pour en faire un quartier du centre-ville et pour établir l'orientation stratégique du Conseil dans toutes les activités municipales, notamment les travaux publics, l'examen des demandes d'aménagement et les demandes présentées au Comité de dérogation pour le secteur. Ce chapitre s'inspire des politiques du volume 1 du Plan officiel et des rapports préparés par la Commission de la capitale nationale sous le titre « Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton » (avril 2021) et sous le titre « Plan des plaines LeBreton reprenant les modifications du Plan officiel » (janvier 1997).

Les différentes sections de ce chapitre sont intimement liées et ne sont pas destinées à être lues isolément. Les promoteurs doivent prendre connaissance de toutes les sections de ce chapitre, ainsi que des politiques applicables du volume 1 du Plan officiel, en étudiant et en préparant les propositions pour les nouveaux projets d'aménagement publics et privés dans ce secteur. En cas de conflit ou d'incohérence entre les politiques ou les cartes d'un secteur pittoresque de ce quartier, la politique pour les secteurs à caractère pittoresque fait foi.

L'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel donne aux terrains du secteur la désignation de carrefour ou d'espace vert. La désignation d'espace vert cadre avec le secteur pittoresque des parcs et des espaces verts décrites dans la section 4 de ce chapitre. Les autres secteurs pittoresques cadrent avec la désignation de carrefour.

Ce chapitre définit un ensemble de politiques appelées à guider les projets d'aménagement dans la zone d'aménagement. les sections 1 à 10 et les annexes J, K et P constituent le chapitre consacré au secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton.

L'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés) représente les différents secteurs pittoresques et les parcs municipaux projetés, ainsi que les espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) potentiels.

L'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours) illustre les hauteurs et la localisation générale des tours du secteur. Les limites de hauteur dans cette annexe correspondent aux hauteurs maximums autorisées. La disposition générale relative à la hauteur du plancher jusqu'au plafond est reproduite dans la section 4.6 (L'esthétique urbaine) du volume 1 du Plan officiel, sauf indication contraire. La localisation des tours est approximative, et non absolue.

L'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité) représente les réseaux de transport existants et projetés du secteur, dont les routes, les infrastructures cyclables et les liaisons piétonnières.

Appendice 4 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Principales propriétés ou principales caractéristiques notées dans la politique)

Les plans de démonstration servent à représenter les moyens grâce auxquels on pourrait mettre en œuvre les politiques sur l'aménagement et sur l'esthétique pour réaliser la vision du secteur. Bien que ces plans soient conceptuels et soient reproduits pour les besoins de l'illustration seulement, ils témoignent des moyens grâce auxquels on pourrait réaliser les différents objectifs de la politique dans l'ensemble et de manière réaliste. En outre, de nombreux éléments de ces plans de démonstration comprennent effectivement les résultats de la planification et de l'esthétique, les infrastructures et les caractéristiques qui sont soit obligatoires, soit recommandées dans le cadre des politiques de ce chapitre, et par conséquent, ils constituent une illustration utile des résultats escomptés dans ce chapitre.

Appendice 5 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Terrains du plan d'avant-projet principal des plaines LeBreton)

Appendice 6 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Parcelle de la bibliothèque dans le secteur pittoresque du couloir Albert)

Appendice 7 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Secteur pittoresque des East Flats)

Section 2 : Zone d'aménagement

Le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton est généralement cerné par la rivière des Outaouais au nord, par l'ancienne voie ferrée à l'ouest (qui constitue désormais le sentier Trillium), par la rue Albert et la rue Slater au sud, ainsi que par la rue Commissioner et le cours d'eau du canal de fuite à l'est, représentés dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés).

Section 3 : Vision et principes de planification

Vision

Situé à l'ouest du Parlement canadien et relié directement à la rivière des Outaouais et à ses affluents, le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton est l'une des principales destinations de la région de la capitale nationale et fait partie intégrante du centre-ville en plein essor d'Ottawa. En misant sur sa longue histoire de peuplement et sur son esprit communautaire, ce secteur revitalisé offre différentes options de logement et perspectives d'emploi dans certains quartiers distinctifs, constitué d'une série de cours-jardins intimes, de rues étroites animées et de majestueux boulevards arborisés. Les grands immeubles sont aménagés sur des sites clés. La grappe de tours construite sur la ligne de l'O-Train constitue une impressionnante silhouette urbaine qui s'apparente au caractère d'une métropole moderne. Ceint par des parcs et des esplanades animés et actifs le long des aqueducs historiques, par la nouvelle installation partagée de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada et par les musées et monuments nationaux, ce secteur est, toute l'année, une destination qui accueille les résidents comme les visiteurs. Commodément raccordé à deux stations de l'O-Train grâce à un dense réseau de rues, de sentiers et de ponts, le secteur est facile à parcourir à pied et à vélo, pour tous les groupes d'âge et pour tous les niveaux d'aptitudes physiques. Le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton représente l'affirmation mondiale d'Ottawa dans le réaménagement du centre-ville qui regroupe, dans un quartier du centre-ville où il fait bon vivre, des attractions et des panoramas d'envergure mondiale.

Principes de planification

a) Aménager le secteur pour en faire le prolongement dans le sens ouest du cœur du centre-ville, en le dotant de différents aménagements et de différentes activités et dans lequel on peut vivre, travailler, socialiser et se divertir.

b) Rehausser le profil international et la visibilité d'Ottawa grâce à une esthétique urbaine, une architecture et un domaine public de grande qualité.

c) Promouvoir les aménagements compacts dans toute la zone d'aménagement et implanter des immeubles de plus grande densité et de plus grande hauteur non loin des stations de l'O-Train.

d) Offrir un éventail de choix dans le logement.

e) Augmenter les perspectives d'emploi dans le centre-ville et étayer un secteur destination vigoureux, en plus d'offrir des biens et des services locaux.

f) Créer de nouvelles liaisons piétonnières et cyclables et développer les liaisons piétonnières et cyclables existantes dans les zones voisines, en plus d'encourager la collectivité environnante à fréquenter le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton.

g) Aménager un réseau routier en quadrillage fortement connecté et priorisant le transport actif et le transport en commun grâce à une cible de part modale de 80 % au moins pour les transports en commun et les déplacements à pied et à vélo.

h) Protéger, rehausser et intégrer attentivement les caractéristiques et les attributs patrimoniaux exceptionnels du secteur, dont le domaine riverain, les aqueducs, les ponts historiques et la Station de pompage de la rue Fleet.

i) Assurer la fréquentation publique et l'accessibilité du réseau d'espaces verts représenté dans l'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel.

j) Collaborer avec la nation hôte algonquine Anishinabeg, la Commission de la capitale nationale et la collectivité autochtone de la zone urbaine dans la reconnaissance et la représentation de la présence, de la culture et de l'histoire contemporaines des Autochtones.

k) Mettre en valeur la nature grâce à des travaux de conception permettant de restaurer, de rehausser et de protéger l'environnement naturel.

l) Mettre en œuvre des mesures de maîtrise du changement climatique et de résilience climatique grâce à la conception de nouveaux travaux d'aménagement qui cadrent avec les activités prioritaires exprimées dans le Plan directeur sur les changements climatiques.

Section 4 : Secteurs pittoresques

Le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton comprendra les secteurs pittoresques interconnectés suivants, qui sont représentés dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces

publics appartenant à des intérêts privés) du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton : couloir de la rue Albert, East Flats, LeBreton Nord, plaines centrales et ouest, aqueduc et parcs et espaces verts.

4.1 Secteur pittoresque du couloir de la rue Albert

Le secteur pittoresque du couloir de la rue Albert est un secteur polyvalent qui s'étire depuis l'escarpement à l'est de la station Bayview dans l'ouest. Ce couloir est rehaussé par la nouvelle installation partagée de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada, ainsi que par une institution ou une infrastructure à grande échelle potentielle. Ce secteur prévoit de l'espace pour des logements et des bureaux, ainsi que pour des boutiques et des services sur la rue Albert. Les marges de reculement permettent de planter des arbres, d'étendre la zone commerciale et d'aménager du mobilier urbain le long de la rue.

1) L'installation partagée BPO-BAC est l'une des principales destinations du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton et doit faire état des qualités exemplaires de l'architecture et du domaine public.

2) La propriété de la Ville au 615, rue Albert peut être aménagée pour des logements abordables.

3) L'extrémité est du secteur pittoresque du couloir de la rue Albert réunira le cœur du centre-ville historique et le cœur élargi qui sera aménagé dans le sens ouest, dans le reliquat des plaines LeBreton.

4) Le couloir de la rue Albert est caractérisé par un ensemble de formes et de vocations et peut comprendre un ensemble de bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels, en plus d'offrir des possibilités d'aménager des établissements de détail et des locaux commerciaux au rez-de-chaussée.

5) La station Bayview, la station Pimisi et les Lignes 1 et 3 de l'O-Train sont situées dans le secteur pittoresque du couloir de la rue Albert et portent la désignation de carrefour dans l'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel.

Forme bâtie

6) Les bâtiments résidentiels et à vocation mixte donnant sur la rue Albert seront dotés d'un socle de faible ou de moyenne hauteur à concurrence de six étages, couronné de tours, en retrait de la rue Albert, en prévoyant une transition dans le sens sud vers le quartier existant de faible hauteur.

7) Sous réserve des dispositions pertinentes de ce chapitre, les bâtiments de grandes hauteurs variées représentés dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours) peuvent être autorisés. Le long de ce couloir, les bâtiments les plus élevés devront être les plus proches des stations de l'O-Train.

8) De nouvelles configurations pour les terrains du côté sud de la rue Albert, entre la rue Empress et l'avenue Bronson, seront créées en suivant le tracé de la rue Albert et de la rue Slater. Les options de la forme bâtie pour les aménagements de grande hauteur représentés dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours) feront l'objet d'autres études dans le cadre d'une modification du Règlement de zonage pour pouvoir s'intégrer harmonieusement dans le contexte planifié et pour respecter les droits d'aménagement des propriétés voisines. La Ville pourra faire appel à un symbole de détention pour tenir compte des marges de reculement, de la séparation des bâtiments, de la transition, de l'accès aux sites, de l'adéquation géotechnique, des liaisons avec l'escarpement et des besoins en espaces verts.

Domaine public et mobilité

9) Un espace public appartenant à des intérêts privés (EPAIP) potentiel dans le coin nord-ouest de la rue Booth et de la rue Albert, représenté dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés) joue le rôle de point de rassemblement communautaire et se caractérise par des arbres urbains, des bancs publics et des œuvres d'art public.

10) Le couloir de la rue Preston est un portail donnant accès au secteur depuis le sud. La CCN et la Ville doivent continuer de se pencher sur les options de conception, de financement et de mise en œuvre pour assurer une liaison essentielle dans l'ensemble des Lignes 1 et 3 de l'O-Train sur le tracé de la rue Preston.

11) Une liaison nord-sud supplémentaire et un point d'accès au parc de la Capitale projeté sont prévus pour le pont de transport actif de l'avenue City Centre, représenté dans l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité). Un EPAIP potentiel est situé sur le tablier sud du pont, comme l'indique l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés).

12) La ville doit prévoir une liaison piétonnière universellement accessible et reliant le haut et le bas de l'escarpement à l'est de l'avenue Empress et à l'ouest de l'avenue Bronson, à l'endroit indiqué dans l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des

plaines LeBreton – Réseau de mobilité). La parcelle appartenant à la Ville et portant l'adresse municipale du 18, rue Cambridge Nord a été retenue à cette fin. Cette liaison doit être aménagée de concert avec les terrains visés.

13) Les perspectives d'aménagement du 550, rue Albert doivent permettre d'assurer la connectivité entre la rue Albert et la liaison piétonnière projetée indiquée dans la politique 12) de la section 4.1.

14) La Ville doit encourager l'aménagement de liaisons donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes sur la rue Albert afin de favoriser la sécurité des déplacements entre le secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton et la collectivité environnante.

Institution et installation potentielles à grande échelle

15) Le site du côté nord de la rue Albert, entre l'avenue City Centre et la rue Preston, permet d'aménager une institution ou une installation à grande échelle potentielle dans le secteur pittoresque du couloir de la rue Albert, représentée dans l'appendice 5 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Terrains du plan d'avant-projet principal des plaines LeBreton). L'aménagement d'une institution ou d'une installation à grande échelle doit être accompagné d'une modification parallèle du Règlement de zonage et de demande de réglementation des plans d'implantation faisant état d'une contribution importante au domaine public et à la vivabilité du secteur.

16) La Ville doit exiger que si elle est aménagée, l'institution ou l'installation à grande échelle soit conçue pour inclure :

a) un pont de transport actif supplémentaire nord-sud, ainsi qu'une rampe d'accès traversant la ligne de l'O-Train;

b) des installations de transport actif pour favoriser la dispersion des foules vers la station Pimisi et la station Bayview de l'O-Train grâce à des moyens sur site et hors site, dont des trottoirs, des bandes cyclables et des sentiers polyvalents dont la largeur est suffisante.

Droits relatifs à la propriété du dessus des stations de l'O-Train et du couloir de l'O-Train

17) On peut envisager d'aménager des bâtiments dans l'emprise des droits relatifs à la propriété du dessus de la station Pimisi, de la station Bayview et du couloir de l'O-Train afin de pouvoir intégrer des vocations, d'augmenter la fréquentation du réseau de transport en commun et de créer des occasions d'aménager des infrastructures auxiliaires.

Réinstallation de l'égout collecteur du ruisseau Cave

18) La Ville doit encourager la réinstallation de l'égout collecteur du ruisseau Cave entre l'avenue City Centre et la rue Booth du côté nord de la rue Albert afin de favoriser l'aménagement plus harmonieux des terrains visés et de permettre de réaliser un projet conjoint avec la CCN.

4.2 Secteur pittoresque des East Flats

Le secteur pittoresque des East Flats constituera un quartier polyvalent vigoureux du centre-ville, réunissant des formes bâties de grande hauteur et de moyenne hauteur, pour permettre d'aménager un ensemble de logements de différentes superficies pour des ménages de différentes catégories de revenus. Ce secteur assurera des liaisons pratiques avec le secteur pittoresque du couloir de la rue Albert et profitera de son cadre naturel, de ses panoramas sur le cours d'eau et de ses espaces publics, pour offrir une expérience exceptionnelle du domaine public.

Forme bâtie

19) Dans le secteur pittoresque des East Flats, il faudra prévoir, à partir du socle, des marges de reculement extérieures de plus de 2 mètres pour les tours donnant sur la rue Lett ou sur les rues publiques ou privées dotées d'emprises de 18 mètres ou moins.

20) Les marges de reculement dans le secteur pittoresque des East Flats seront généralement comprises entre un demi-mètre et 3 mètres et seront généralement constantes le long de chaque façade donnant sur la voie publique.

21) Dans le secteur pittoresque des East Flats, il faudra prévoir des marges de reculement adéquates le long de la rue Booth, afin de laisser de la place pour les éléments supplémentaires du paysage comme les arbres, les bancs publics et les autres éléments qui rehaussent l'expérience piétonnière.

22) Un socle d'au plus neuf étages est autorisé le long de la rue Booth, à la condition de prévoir l'articulation de la masse des bâtiments et un retrait supplémentaire au-delà du sixième étage du socle selon le plan de conception.

Domaine public et mobilité

23) Dans le secteur pittoresque des East Flats, les aires de chargement et de service seront aménagées dans les socles des bâtiments ou en sous-sol, les voies d'accès étant généralement situées sur la rue Lloyd ou sur la rue Lett ou prévues en faisant appel à une voie de desserte à mi-îlot, comme l'indique l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité).

24) Le propriétaire foncier doit se pencher avec la Ville sur les liaisons piétonnières et cyclables traversant la rue Booth, généralement entre la rue Fleet et la station Pimisi de l'O-Train, pour permettre d'améliorer la sécurité des déplacements dans l'ensemble du couloir, en assurant la liaison entre le secteur pittoresque des East Flats et le secteur pittoresque des plaines centrales et ouest, à l'ouest de la rue Booth.

4.3 Secteur pittoresque des plaines LeBreton Nord

Le secteur pittoresque des plaines LeBreton Nord constitue un volet important de l'expérience offerte dans la capitale. Les plaines LeBreton Nord, situées au nord de la rue Wellington, comprennent le Musée canadien de la guerre, le Monument national de l'Holocauste, ainsi que des terrains inoccupés pour des initiatives projetées de bâtiments dans la capitale. Le Musée canadien de la guerre continuera, de concert avec les nombreux monuments nationaux et espaces événementiels, d'émailler le domaine de la capitale sur les berges de la rivière des Outaouais, en raison de l'importance de ce secteur comme siège du gouvernement et comme lieu d'inspiration pour tous les Canadiens et toutes les Canadiennes. Le secteur pittoresque des plaines LeBreton Nord pourrait se présenter et fonctionner comme le prolongement du secteur spécial de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération.

Forme bâtie

25) Les bâtiments du secteur pittoresque des plaines LeBreton Nord doivent prévoir de généreuses marges de reculement à partir du parc riverain de la CCN afin d'assurer un espace vert suffisant entre les bâtiments et la rivière des Outaouais.

Domaine public et mobilité

26) On encourage fortement l'aménagement d'un espace de plein air accessible au public dans les zones des marges de reculement à partir du parc riverain de la CCN, en les associant à des bâtiments fédéraux.

27) La Ville doit encourager les sentiers accessibles au public menant au secteur riverain grâce aux terrains fédéraux situés au nord de la rue Wellington et du parc des Plaines-LeBreton de la CCN.

28) Les bâtiments situés dans les plaines LeBreton Nord et donnant sur la rue Booth doivent être dotés de façades actives, de moyens d'accès public au rez-de-chaussée et de marges de reculement suffisantes afin de prévoir de l'espace pour les autres éléments du paysage urbain, dont les arbres, les bancs publics et les autres éléments qui rehaussent l'expérience offerte aux piétons.

4.4 Secteur pittoresque des Plaines centrales et ouest

Le secteur pittoresque des Plaines centrales et ouest est une collectivité à caractère résidentiel définie par des rues à vocation piétonnière à petite échelle et un large éventail de types de logement. Ce secteur encadre la rue Wellington des deux côtés de la rue Booth grâce à une série d'îlots constitués de cours-jardins intimes, qui assurent des transitions harmonieuses entre les espaces publics et les espaces privés.

Forme bâtie

29) Les bâtiments résidentiels et polyvalents dans les Plaines centrales et ouest doivent définir les murs de rue de faible et de moyenne hauteurs à concurrence de six étages grâce à des façades actives, jusqu'au retrait des tours aux points stratégiques.

30) Les hauteurs, la volumétrie et la conception des bâtiments doivent respecter les panoramas établis de la Colline parlementaire le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald, conformément à la section 5.4 de ce chapitre.

31) Sans égard aux hauteurs maximums de bâtiment établies dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours), nul bâtiment ou structure ne doit faire ombrage au couloir de lumière obligatoire pour éclairer la pierre tombale du Soldat inconnu du Canada au Musée canadien de la guerre, de 9 h 30 à 13 h (heure normale de l'Est) le 11 novembre chaque année. La Ville peut appliquer cette exigence afin de protéger cette pierre contre l'ombre dans le Règlement de zonage.

32) En règle générale, les tours seront moins hautes non loin de la rue Wellington, et leur hauteur augmentera en se rapprochant du secteur pittoresque de l'aqueduc, comme l'indique l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours).

33) La rue Wellington est dotée d'une interface exceptionnelle entre l'expérience citoyenne, l'expérience de la capitale et le domaine de la capitale au nord. Les normes de conception architecturale doivent tenir compte de la prééminence de cette localisation.

34) Les bâtiments du côté ouest de la rue Booth doivent assurer la transition dans la différence de niveau entre la rue Booth et les Plaines centrales et ouest, en prévoyant des moyens d'accès au domaine public attenant à partir des deux rez-de-chaussée. On encourage fortement l'aménagement d'entrées fréquemment espacées pour favoriser l'accès de plain-pied le long de la rue Booth.

Domaine public et mobilité

35) La CCN et la Ville doivent se pencher sur les possibilités de concevoir et de pérenniser les rues dans ce secteur pittoresque pour en faire des espaces partagés dans lesquels les vitesses de déplacement sont très faibles (de 10 à 30 kilomètres l'heure) en faisant appel à des dispositifs comme des largeurs moindres, des surfaces texturées, des bordures de rue affleurantes et l'aménagement d'arbres et de mobilier urbain pour définir le domaine réservé aux piétons non loin des bâtiments.

4.5 Secteur pittoresque de l'aqueduc

Le secteur pittoresque de l'aqueduc est un carrefour culturel et une destination animés au cœur de ce quartier. Aménagé le long de l'espace linéaire encadré par deux aqueducs à valeur patrimoniale, par les ponts historiques et par la Station de pompage de la rue Fleet (qui forment ensemble le complexe de l'aqueduc d'Ottawa), le secteur crée un couloir dynamique, riche en espaces publics, en attractions et du point de vue de l'expérience piétonnière. Il s'étire entre le canal d'amenée Nepean à l'ouest jusqu'au pont Pooley dans l'est, ainsi qu'à partir du côté nord de l'aqueduc enfoui jusqu'au côté nord du couloir de l'O-Train, en plus de comprendre des commodités urbaines comme des EPAIP, des espaces publics et le parc municipal projeté des Plaines-LeBreton Est.

36) Le secteur pittoresque de l'aqueduc doit être aménagé comme espace très animé, qui comprend des espaces verts, un sentier polyvalent est-ouest et des aménagements polyvalents à vocation commerciale et récréative, en tenant compte du patrimoine culturel exceptionnel du secteur, de son paysage et de sa valeur d'habitat.

37) Les bâtiments offriront des occasions d'aménager des petits établissements de détail, des restaurants et d'autres établissements commerciaux au rez-de-chaussée, en profitant de l'espace intérieur et extérieur à la fois. Les niveaux supérieurs permettront d'aménager des locaux flexibles créatifs, soit aussi bien des ateliers d'artistes que des bureaux ou des logements.

Forme bâtie

38) On pourra autoriser des bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur, à concurrence de six étages, entre l'aqueduc à ciel ouvert et l'aqueduc enfoui, à l'ouest de la rue Booth. Ces bâtiments doivent être conçus avec de généreuses hauteurs du plancher jusqu'au plafond et des plans de superficie souples, qui tiennent compte d'une typologie de bâtiments industriels rappelant l'histoire industrielle des plaines LeBreton.

39) Dans le secteur pittoresque de l'aqueduc, à l'ouest de la rue Booth, la hauteur minimum du plancher jusqu'au plafond de tous les étages au-dessus du rez-de-chaussée doivent généralement être de 4 mètres.

Domaine public et mobilité

40) La Ville et la CCN doivent se pencher sur les possibilités et étudier les options de réaménager et d'interpréter l'aqueduc enfoui en respectant son rôle actif dans le réseau d'aqueduc de la Ville.

41) L'espace entourant les deux aqueducs doit être conçu et pérennisé pour en faire un domaine public urbain donnant la priorité aux piétons, tout en offrant de l'espace pour des terrasses, des zones d'assise, des œuvres d'art public, des arbres et des végétaux, ainsi que d'autres programmes.

42) Il faut prévoir une liaison piétonnière accessible et la possibilité d'aménager des espaces, comme l'indice l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité), par exemple un escalier jumelé à un funiculaire, de concert avec l'aménagement des parcelles voisines pour gérer la différence de niveau entre la zone inférieure longeant les aqueducs et la rue Booth jusqu'au-dessus. Si cette liaison est aménagée à l'intérieur d'un bâtiment, il faut prévoir une servitude pour la surface piétonnable dans le processus d'examen des demandes d'aménagement.

43) Il faut prévoir un espace ouvert d'au moins 5 mètres entre le bord de l'aqueduc ouvert et des immeubles attenants afin d'aménager des sentiers piétonnables et cyclables donnant accès au parc municipal des Plaines-LeBreton projeté à l'ouest et au reste du cœur du centre-ville ouest. La Ville et la CCN continueront de travailler en collaboration pour déterminer l'aménagement adéquat des bâtiments et les dimensions de l'espace vert linéaire longeant l'aqueduc afin d'assurer une relation bien intégrée, animée et dynamique entre l'aqueduc, les sentiers et les aménagements du rez-de-chaussée des bâtiments encadrant cet espace.

44) La Ville doit favoriser l'aménagement d'une liaison piétonnable et cyclable dans le cadre du raccordement projeté de la rue Preston, comme l'indique l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité), pour donner accès au parc municipal des Plaines-LeBreton projeté à l'ouest à partir des Plaines centrales et ouest et du secteur pittoresque de l'aqueduc.

45) Les ressources du patrimoine culturel comme le Complexe de l'aqueduc d'Ottawa (dont l'aqueduc ouvert et l'aqueduc enfoui, les ponts historiques et la Station de pompage de la rue Fleet) doivent être préservées et, le cas échéant, valorisées, et

ces actifs constitueront des attractions et des hauts-lieux importants du domaine public.

46) Les structures du pont historique existant enjambant l'aqueduc ouvert, représentées dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés) et indiquées par leur appellation dans l'appendice 4 (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Principales propriétés ou principales caractéristiques notées dans la politique) seront conservées in situ. Il faut se pencher sur les moyens d'accès des piétons et des cyclistes pour traverser les ponts.

47) Le parc municipal des Plaines-LeBreton projeté à l'est, non loin de l'aqueduc historique et enjambant cet aqueduc, comprendra des liaisons piétonnières et cyclistes à partir du secteur pittoresque des East Flats jusqu'à la station Pimisi de l'O-Train et jusqu'aux destinations existantes et projetées au sud. Il s'agira, pour les résidents de tous les groupes d'âge, d'une infrastructure qui fera partie, au fil du temps, d'un anneau d'espaces verts dans les environs du secteur, en assurant la liaison entre le sentier de la rivière des Outaouais dans le réseau des Sentiers de la capitale.

48) La conception du parc municipal des Plaines-LeBreton projeté dans l'est doit mettre en valeur l'aqueduc historique, les ponts historiques et la Station de pompage de la rue Fleet grâce à des travaux de restauration, à des panneaux indicateurs, à des éléments interprétatifs et autochtones et à d'autres stratégies.

49) Les abords du parc municipal des Plaines-LeBreton projeté à l'est doivent être animés au moyen d'un ensemble de bâtiments dotés d'entrées actives et les bâtiments doivent être dotés d'un vitrage et de moyens d'animation donnant sur les espaces en plein air.

50) La Ville doit préserver les grandes zones boisées et les caractéristiques naturelles des alentours de la Station de pompage de la rue Fleet.

4.6 Secteur pittoresque des parcs et des espaces verts

Le secteur pittoresque des parcs et des espaces verts du quartier de la station Pimisi et des plaines LeBreton est constitué de zones naturelles et artificielles et d'éléments dont la CCN et la Ville sont propriétaires et assurent l'entretien; ces secteurs et éléments sont indiqués dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés). Il comprend le parc de la Capitale projeté, le secteur riverain de la rivière des Outaouais, le parc des Plaines-LeBreton, le Monument aux pompiers canadiens et le canal de fuite.

Forme bâtie

51) Le parc riverain de la CCN doit continuer de représenter une importante infrastructure récréative et prévoir une largeur variable d'au moins 40 mètres pour le terrain à vocation de parc.

Domaine public et mobilité

52) Le parc des Plaines-LeBreton de la CCN constituera une zone importante de gradins pour les festivals nationaux, régionaux et locaux et les événements spéciaux, de même que pour d'autres activités protocolaires et récréatives.

53) Le parc de la Capitale projeté, situé dans l'ouest du secteur, doit permettre de tenir différents événements et de prendre en charge différentes vocations, en plus de comprendre les caractéristiques de la conception inspirée des vastes paysages du Canada.

54) Le parcours d'entraînement en kayak du canal de fuite doit être préservé.

55) La Ville peut se pencher sur le canal d'amenée Nepean comme ressource récréative, tout en tenant compte de sa fonction de prise de la conduite souterraine opérationnelle qui alimente en énergie hydraulique la Station de pompage de la rue Fleet.

56) La CCN devra céder une superficie d'environ 2,5 hectares de terrain, à la base du canal d'amenée Nepean, à la Ville pour permettre d'aménager un nouveau parc municipal de quartier urbain et un nouveau bâtiment communautaire.

57) Outre les infrastructures récréatives et culturelles, la Ville peut autoriser des opérations et des activités commerciales auxiliaires et temporaires afin de promouvoir le tourisme et d'étayer le rôle de destination d'ancrage des terrains du secteur pittoresque des parcs et des espaces verts dans ce secteur.

58) Sans égard à la section 5.1 (Le transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel, un terrain de stationnement en surface offrant un nombre limité de places universellement accessibles à utiliser pour une courte durée est autorisé dans le secteur pittoresque des parcs et des espaces verts pour donner accès au parc des Plaines-LeBreton projeté à l'ouest et pour permettre d'y stationner des voitures. Les places de stationnement sur rue et les ouvrages de stationnement étagé doivent tenir compte de tous les autres besoins en stationnement.

Section 5 : Conception de la forme bâtie

Ce chapitre porte sur les différentes formes bâties dans les divers secteurs pittoresques du quartier. Les politiques suivantes sur la conception des formes bâties se veulent des directives générales applicables à l'ensemble des projets d'aménagement. Les politiques sur la conception des formes bâties pour certains secteurs pittoresques font foi en cas de conflit.

5.1 Généralités

1) Le Conseil municipal peut approuver des hauteurs de bâtiment maximums dans les endroits représentés dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours). Les promoteurs qui souhaitent atteindre ces hauteurs maximums doivent en démontrer le bien-fondé pour l'approbation, ainsi que les moyens grâce auxquels les politiques et les directives applicables sont mises en œuvre et les moyens grâce auxquels on assure l'excellence de la conception.

2) Le nombre et la localisation des tours sont représentés dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours). La localisation des tours est approximative. Le nombre de tours est absolu. Les demandes d'aménagement visant à accroître le nombre de tours représentées dans l'annexe K (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours) en apportant une modification à ce plan secondaire doivent démontrer que l'intention de ce chapitre, dont le modèle de la forme bâtie de chaque secteur pittoresque, est respecté et que les autres incidences, dont l'effet d'ombrage, le vent, l'achalandage et les infrastructures, sont maîtrisées et minorées.

3) On encourage les façades actives, qui peuvent se révéler nécessaires le long des rues, des sentiers, des cours d'eau et des autres secteurs accessibles au public, dont les parcs, les espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) et les espaces verts.

4) La hauteur du plancher jusqu'au plafond du rez-de-chaussée au niveau de la rue pour tous les aménagements commerciaux et de détail doit généralement correspondre à un minimum de 4,5 mètres.

5) Les installations de chargement et de collecte des ordures doivent essentiellement être aménagées en sous-sol ou dans le socle de l'immeuble, ou encore, s'il n'y a pas d'autre solution, dans les cours-jardins, en étant toutefois masquées de la vue depuis les rues publiques et le domaine public en général.

6) Il faut prévoir des marges de reculement suffisantes au-dessus et en deçà des bâtiments de plain-pied le long de la rue Albert, de la rue Booth, de la rue Wellington, du prolongement de la place Vimy et de la rue Preston, dans les cas où il faut prévoir de la place supplémentaire pour permettre de planter des arbres et d'aménager des infrastructures et des zones d'extension des commerces, de même que pour permettre aux piétons de mener leurs activités dans le domaine public.

7) Les bâtiments des alentours de la station Pimisi doivent être intégrés avec la station et comprendre des liaisons piétonnières donnant accès à cette station.

5.2 Bâtiments de grande hauteur

8) Les bâtiments de grande hauteur doivent généralement être constitués d'un socle définissant le domaine public et d'une petite tour en pointe avec un plan d'étage.

9) Les socles des bâtiments résidentiels et polyvalents de grande hauteur doivent généralement être compris entre trois et six étages, pour permettre de créer un mur urbain continu qui définit le domaine public.

10) Les socles plus hauts, d'au plus neuf étages, pour les immeubles de grande hauteur à vocation de bureaux et d'institutions peuvent être autorisés sur les rues plus larges si l'intention d'une proportion générale de 1/1 de la hauteur par rapport à la largeur de la rue pour le mur urbain peut être respectée grâce à l'articulation de la volumétrie.

11) Les tours doivent être aménagées en retrait par rapport au niveau du socle, en accusant un reculement d'au moins 2,0 mètres généralement, afin d'atténuer leur impact microclimatique et visuel et d'assurer la transition avec les propriétés attenantes.

12) Il faudra privilégier les plans d'étage modestes : la tour résidentielle ne dépassera généralement pas une superficie de 750 mètres carrés, et la tour de bureaux, 1 800 mètres carrés. Les plans d'étage plus vastes peuvent être autorisés quand on assure entre les tours des séparations supérieurs au minimum exigé et que les effets d'ombrage ne sont pas plus importants que ceux des tours dont le plan d'étage est modeste.

13) Il faut prévoir une distance de séparation minimum de 23 mètres entre les bâtiments de grande hauteur. Il faut généralement répartir, sur les propriétés voisines, la responsabilité de prévoir des séparations entre les tours.

5.3 Bâtiments de moyenne hauteur

14) En général, les immeubles de hauteur moyenne doivent avoir un socle relié au trottoir et au domaine piétonnier, une partie médiane (d'une hauteur égale à environ la largeur de l'emprise) qui s'intègre au mur de rue et s'apparente à celle des immeubles voisins, et une partie supérieure qui incorpore les articulations de ces derniers comme les reculs ou les élévations qui répartissent la masse des immeubles, permettent de voir le ciel, de laisser passer le soleil et d'assurer une transition.

15) Les nouveaux aménagements devront articuler la masse de l'immeuble et avoir recours à des techniques de conception comme les retraits et les reculs pour éviter l'effet canyon le long des voies publiques et pour réduire au minimum l'incidence visuelle et l'incidence du microclimat sur les domaines publics et privés.

16) La relation entre les nouveaux aménagements et les immeubles résidentiels contigus actuels et futurs doit être examinée attentivement pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs au moyen de dispositions appropriées à l'égard de la protection de la vie privée, de l'ensoleillement et de la ventilation transversale.

5.4 Protection des panoramas

La Ville doit s'assurer que les panoramas applicables représentés dans l'annexe C6C (Plans de contrôle des panoramas de l'avant-plan des plaines LeBreton) du volume 1 du Plan officiel sont protégés conformément aux modalités suivantes.

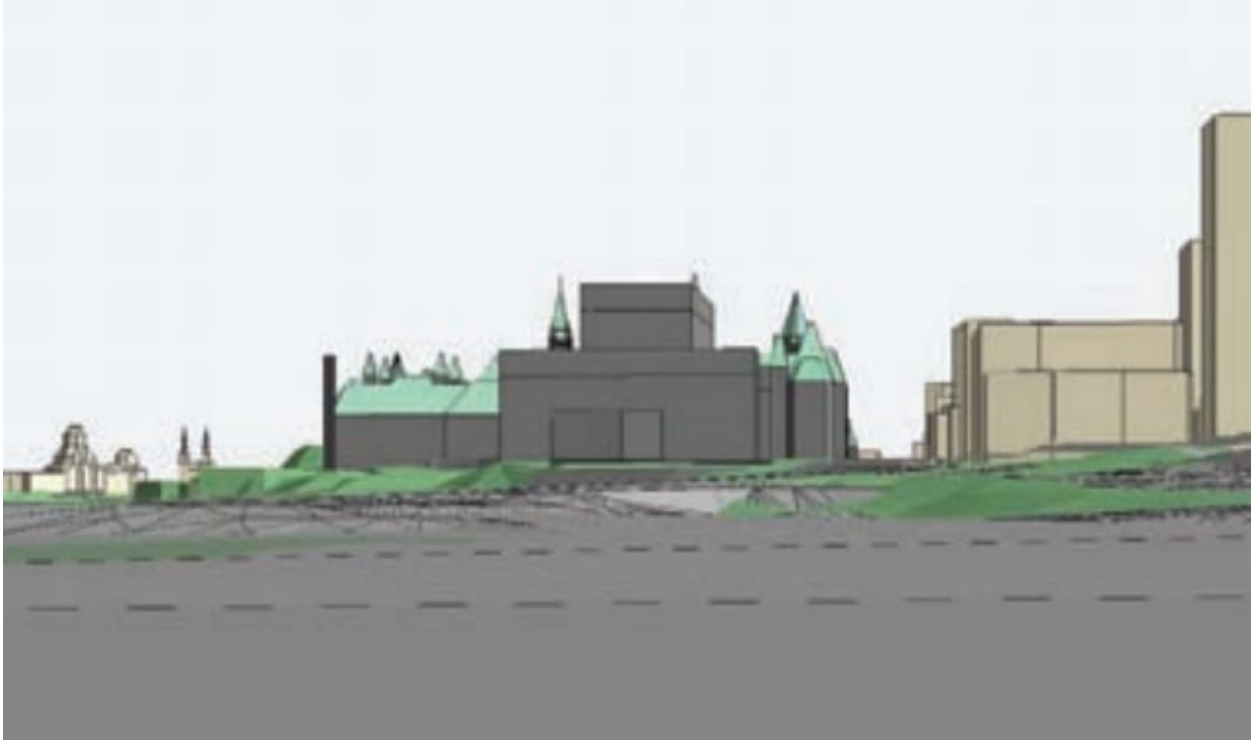
17) Dans le secteur défini par le panorama dont le point de vue est situé au centre de l'emprise proposée sur la rue Wellington, immédiatement à l'ouest de l'intersection de l'emprise de la rue Booth, nul bâtiment, nulle partie d'un bâtiment ou nulle structure du toit d'un bâtiment ne doivent être construits. Ce panorama protégé, représenté dans la figure 1, constitue une vue panoramique d'avant-plan sans obstruction, se prolongeant à partir du Grand Hall du Musée des beaux-arts du Canada au nord jusqu'au coin nord-ouest de la terrasse supérieure du Jardin des provinces au sud.

18) Dans le secteur voisin des plans de perspectives d'avant-plan latéraux représenté dans l'annexe C6C (Plans de contrôle des panoramas de l'avant-plan des plaines LeBreton) du volume 1 du Plan officiel, nul bâtiment, nulle partie d'un bâtiment ou nulle structure du toit d'un bâtiment ne doivent se projeter dans les plans de contrôle des panoramas de l'avant-plan latéral.

19) Dans le secteur A de l'annexe C6C (Plans de contrôle des panoramas de l'avant-plan des plaines LeBreton) du volume 1 du Plan officiel, la hauteur des bâtiments ne doit pas être supérieure à 79,9 mètres au-dessus du niveau de la mer.

20) Dans le secteur indiqué dans l'annexe C6C (Plans de contrôle des panoramas de l'avant-plan des plaines LeBreton) du volume 1 du Plan officiel, à partir de la perspective 16 jusqu'à la limite est du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton, à l'exception du secteur A indiqué dans l'annexe C6C, nul bâtiment, nulle partie de bâtiment ni nulle structure du toit d'un bâtiment ne doit surplomber les plans limites de la hauteur des bâtiments établis dans les plans de contrôle des avant-plans centraux et latéraux définis par les coordonnées géographiques et au-dessus du niveau de la mer selon l'annexe C6C.

Figure 1 : Panorama protégé



Source : Protection des panoramas de la capitale du Canada, numéro de catalogue W93-23/2007E ISBN: 978-0-662-47159-2

Section 6 : Domaine public et mobilité

Le succès de la transformation du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton oblige à aménager un vaste domaine public de grande qualité, qui attire et prend en

charge les piétons. Dans l'ensemble, le domaine public du secteur est constitué de rues publiques, de sentiers piétonniers et cyclables, de parcs et d'autres espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP).

6.1 Domaine public

1) Les travaux d'aménagement public et privé doivent permettre de créer un domaine public accessible et ouvert pendant les quatre saisons, en mettant l'accent sur l'expérience des destinations est-ouest entre le parc de la Capitale projeté dans le secteur ouest et l'installation partagée BPO-BAC dans le secteur est du quartier.

2) Le domaine public doit être clairement délimité par rapport aux cours-jardins des résidences privées.

3) Des panneaux d'orientation doivent être prévus dans l'ensemble du secteur, de concert avec le Projet d'orientation pour Ottawa-Gatineau afin de réaliser un système unifié.

6.2 Transport actif

4) Les rues locales et les ruelles privées doivent être conçues et entretenues pour prioriser les piétons et les cyclistes, plutôt que les automobilistes, en prévoyant les voies d'accès nécessaires pour les véhicules d'urgence.

5) Il faut prévoir des infrastructures cyclables séparées le long de la rue Albert, de la rue Booth et de la rue Wellington.

6.3 Voies d'accès, stationnement et embarcadères

6) Les impasses et les ruelles doivent être conçues pour faciliter les déplacements nécessaires des automobilistes et des services d'urgence, tout en optimisant l'efficience des terrains.

7) La Ville peut encourager, grâce au zonage, la répartition des places de stationnement parmi les différentes vocations dont les périodes d'affluence diffèrent selon les divers moments de la journée.

6.4 Espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) du domaine public

8) Les EPAIP seront dotés d'infrastructures à vocation locale comme des arbres et des végétaux, des terrains de jeux et des zones d'assise pour permettre aux résidents de se divertir, de se rassembler et de se relaxer.

9) Les EPAIP et les autres infrastructures du domaine public doivent être généralement implantés aux points représentés dans l'annexe J (St Secteur de la station Pimisi et

des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés) ou aux endroits suivants :

a) sur le tablier du pont de transport actif de l'avenue City Centre;

b) non loin de la liaison avec la rue Preston;

c) au coin nord-ouest de la rue Albert et de la rue Booth;

d) le long de la rue Booth dans le secteur pittoresque de l'aqueduc (grand escalier et funiculaire).

10) Les autres EPAIP ou infrastructures du domaine public peuvent être aménagés de concert avec les projets d'aménagement sans modifier ce plan secondaire.

Section 7 : Inclusivité et logement

7.1 Inclusivité

1) La Ville doit s'assurer que les projets d'aménagement du secteur sont conçus pour répondre aux besoins des résidents et des visiteurs d'Ottawa appartenant à tous les groupes d'âge et se situant à tous les niveaux d'aptitudes physiques, conformément à la section 2.2.4 (Des collectivités saines et inclusives) du volume 1 du Plan officiel.

7.2 Variété et abordabilité des logements

2) Conformément à la volonté de la Ville de prioriser le logement abordable sur tout son territoire et compte tenu des objectifs du logement abordable définis dans le Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton de la CCN afin de veiller à ce que 25 % des logements soient abordables, la Ville doit travailler en collaboration avec les promoteurs et la CCN pour :

a) nouer des partenariats avec le secteur du logement à but non lucratif pour favoriser l'aménagement de logements abordables dans les plaines LeBreton;

b) mettre en œuvre des stratégies multilatérales pour favoriser l'inclusion de logements locatifs abordables dans les projets d'aménagements de bâtiments résidentiels et polyvalents des promoteurs;

c) se pencher sur les options pour céder des terrains aux partenaires du secteur du logement à but non lucratif à un coût moindre ou symbolique afin de permettre de construire des logements locatifs abordables, en veillant essentiellement à offrir des logements à des niveaux plus abordables ou des logements dans lesquels il faut assurer des services de soutien permanent;

d) confirmer, dans la mise en œuvre des conditions des plans de lotissement ou des plans d'implantation, que la cible d'abordabilité de 25 % des logements sera respectée comme il se doit, conformément aux définitions de l'abordabilité de la Ville d'Ottawa, reproduites dans le Plan officiel et dans le Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance, et que chaque phase permet d'atteindre, à des rythmes différents, la cible globale.

3) Pour favoriser le choix des logements, la cible de 15 % du total des habitations dans les secteurs pittoresques des Plaines centrales et ouest, du couloir de la rue Albert et de l'aqueduc doit être adaptée aux ménages importants. Ces grandes habitations sont généralement des logements de trois chambres à coucher ou plus et peuvent être situés au rez-de-chaussée dans les bâtiments de grande hauteur ou prévoir des aires d'agrément privées plus vastes en plein air.

7.3 Infrastructures des services de garde d'enfants

4) La Ville doit encourager la construction d'infrastructures des services de garde d'enfants à but non lucratif dans les terrains portant la désignation de carrefour dans l'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel.

7.4 Aires d'agrément privées en plein air

5) Dans le déroulement de l'examen des projets d'aménagement, la Ville peut exiger que les aires d'agrément privées en plein air comprennent des infrastructures comme des zones de jeux pour les enfants, afin de rehausser les activités de loisirs offertes dans les parcs et les espaces verts des environs.

Section 8 : Durabilité et santé

8.1 Arbres et couvert forestier

1) Pour des raisons de santé et de vivabilité, la Ville doit obliger à adopter une approche privilégiant le paysagement et offrant une superficie et un volume de sol suffisants pour les arbres dans la conception du secteur.

2) La Ville doit cibler un couvert forestier de 40 % dans le secteur. Le couvert forestier sera évalué dans le cadre de l'examen des projets d'aménagement et dans la planification des infrastructures municipales.

3) La Ville peut prioriser les projets d'aménagement de moindre impact et la rétention sur le site des eaux pluviales grâce à des infrastructures vertes comme des rigoles.

4) La Ville peut obliger, le cas échéant, à planter des espèces indigènes sélectionnées pour leur pérennité et adaptées aux conditions environnementales de la localité.

Section 9 : Infrastructures

1) La Ville exige que :

a) les câbles d'électricité, de téléphone, d'Internet, de télécommunications et de télévision soient installés en sous-sol;

b) les socles, les compartiments de transformateurs, les compteurs et tous les autres éléments des services publics soient conçus pour être le moins visibles possible par rapport au domaine public et, dans les cas où il n'y a pas de solution de rechange pour remplacer leur installation le long de la rue, qu'ils soient camouflés, enfermés ou intégrés correctement avec les bâtiments de façon à éviter de nuire à la qualité du domaine public.

Section 10 : Mise en œuvre

10.1 Collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN)

1) La Ville et la CCN doivent collaborer à un processus et à une approche intégrés pour la mise en œuvre dans l'examen des projets d'aménagement.

2) L'approche adoptée pour la mise en œuvre doit préciser les ententes sur le partage des coûts, sur l'acquisition ou l'échange de terrain, sur les coentreprises ou sur les approches stratégiques pour réaliser et, le cas échéant, accélérer les formes d'aménagement souhaitées.

3) La Ville et la CCN doivent collaborer à la mise en œuvre d'une collectivité carboneutre, qui répartit les fonctions et les attributions et qui éclaire les demandes d'aménagement à examiner éventuellement.

10.2 Examen des demandes d'aménagement

4) La CCN peut soumettre une modification du Plan officiel pour tenir compte de l'évolution de la rue Preston entre la rue Albert et la rue Wellington. Cette demande sera accompagnée d'une évaluation des répercussions sur les transports, suivant le mandat de la Ville, et de l'analyse des répercussions sur le réseau de la conversion de la liaison de l'artère planifiée dans le prolongement de la rue Preston entre la rue Albert et la rue Wellington, selon les modalités proposées par la CCN dans son Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton.

5) Il se peut que l'on doive confirmer le statut de la rue Preston, entre la rue Albert et la rue Wellington, dans l'annexe C5 (Réseau routier du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel avant d'approuver les demandes d'aménagement sur les terrains du Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton, à l'ouest de la rue Booth.

6) Conformément aux paragraphes 2.1.1 et 2.2 de l'article 22 de la Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario, la Ville permet de déposer la modification visée dans la section 10.2 de la politique 4) de ce chapitre, pour que le Conseil puisse en prendre connaissance, avant la date du deuxième anniversaire de l'adoption du Plan officiel.

7) La Ville exige le dépôt de la version à jour de l'étude de viabilisation principale du secteur avant l'aménagement des terrains dans le secteur du Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton à l'ouest de la rue Booth.

8) Pour les travaux d'aménagement dans le secteur du Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton à l'ouest de la rue Booth, la Ville peut exiger d'approuver provisoirement un ou plusieurs plans de lotissement, échelonnés selon les besoins.

9) Les typologies des paysages urbains pour les ruelles, les rues privées et les voies publiques doivent être confirmées dans les demandes d'aménagement et peuvent constituer une annexe de ce plan secondaire.

10) Les propositions d'aménagement déclineront un système de mobilité multimodal et doivent démontrer les moyens grâce auxquels les terrains à vocation de parcs, les infrastructures et les installations de l'administration municipale et du gouvernement fédéral peuvent s'intégrer harmonieusement pour une expérience cohérente du domaine public.

11) Les rues, les sentiers et les autres volets du réseau de mobilité représentés dans l'annexe P (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité) doivent être mis en œuvre dans le cadre de l'examen des projets d'aménagement, sauf s'ils sont prévus dans une étude du contexte des redevances d'aménagement ou dans un autre projet d'infrastructures.

12) Les espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) doivent être réalisés de concert avec l'aménagement des terrains attenants dans le cadre de l'examen des projets d'aménagement.

13) Dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, on évalue la compatibilité avec les ressources patrimoniales et les incidences sur ces ressources conformément à la section 4.5.2 (Gérer les ressources du patrimoine bâti dans le cadre du processus d'aménagement) du volume 1 du Plan officiel (et à toutes les politiques et lignes directrices à caractère patrimonial se rapportant à l'immeuble visé). On peut encore mettre au point la hauteur des tours et des socles, la distance de séparation des tours et les autres détails de la conception afin de limiter les incidences défavorables sur les ressources du patrimoine culturel.

14) Dans le cadre de l'examen des projets d'aménagement, la Ville doit analyser, avec les propriétaires fonciers, les options permettant d'aménager des établissements de services de garde d'enfants dans tous les nouveaux projets d'aménagement sur les terrains portant la désignation de carrefour dans l'annexe B1 (Transect du cœur du centre-ville) du volume 1 du Plan officiel.

15) La Ville doit demander que toutes les sommes perçues dans le secteur au titre des redevances des avantages collectifs selon la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel soient réinvesties dans ce secteur.

16) Avant l'approbation définitive des plans de lotissement, échelonnée selon les besoins, la Ville doit obliger à prévoir une source ou des mécanismes de financement officiels approuvés par le Conseil pour tous les travaux obligeant la Ville à participer à la conception, à la construction ou à l'entretien, notamment :

a) tous les ouvrages du domaine public, dont le traitement des paysages urbains et le parc municipal des Plaines-LeBreton ouest projeté;

b) toutes les infrastructures, dont les installations du transport actif dans la localité et la réinstallation ou l'amélioration des infrastructures;

c) l'utilisation des terrains ou des infrastructures de la Ville pour permettre d'aménager un réseau d'énergie dans le secteur;

d) tous les avantages collectifs conformément à la politique 15) de la section 10.2 de ce chapitre.

17) Outre les études énumérées dans la Politique sur l'étude des demandes d'aménagement, la Ville peut exiger de l'information complémentaire pour évaluer les projets d'aménagement dans le secteur, notamment :

a) une analyse de la prévention du crime par l'aménagement du milieu en tenant compte de la proposition et des mesures complémentaires afin d'améliorer la sécurité et la sûreté (dont les mesures visant à tenir compte des sites non aménagés ou des voies de déplacement interrompues en raison de l'approche échelonnée dans les travaux d'aménagement);

b) un plan d'énergie communautaire, à moins que l'on puisse démontrer que la conception des travaux d'aménagement proposée respecte la Norme pour l'aménagement des immeubles très performants ou cadre avec cette norme;

c) un plan général des services publics décrivant la localisation des infrastructures publiques et privées, la viabilisation et les services publics sur les terrains de la Ville;

d) un plan du couvert forestier conformément au mandat à mettre au point pour le secteur, afin d'orienter la plantation des arbres pour atteindre la cible de 40 % du couvert forestier dans le secteur, en tenant compte :

i) des emprises dans les rues;

ii) des terrains à vocation de parcs et des espaces verts;

iii) du domaine public en général, notamment le long des sentiers, sur les ponts piétonniers et cyclistes, dans les zones piétonnables et dans les EPAIP;

iv) les terrains privés comme ceux qui sont compris entre les bâtiments et les rues, sur les toits verts, sur les socles des tours et dans les alentours des aires de commodité privées en plein air;

v) le recours à des technologies de « cellules de sols » pour planter des arbres dans les paysages minéralisés.

18) Les caractéristiques indiquées dans l'annexe P peuvent être retouchées pendant l'examen de la demande d'aménagement sans apporter de modification à ce plan secondaire, à la condition qu'elles respectent l'intention générale de la section 4 du chapitre 4 de ce plan secondaire. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 55, le 13 novembre 2024]

10.3 Parcs municipaux projetés

19) Les parcs municipaux projetés comprennent le parc municipal des Plaines-LeBreton ouest projeté et le parc municipal des Plaines-LeBreton est projeté, représentés dans l'annexe J (Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés).

20) Sans égard à la politique 3) de la section 7.1 (Prévoir des moyens d'accès pratiques et inclusifs pour les différents espaces verts sur tout le territoire de la Ville) du volume 1 du Plan officiel, la création de lots et le morcellement des propriétés doivent être autorisés dans les espaces verts désignés afin de permettre de réserver les terrains pour l'aménagement des parcs municipaux projetés.

21) La Ville doit viser à aménager le parc municipal des Plaines-LeBreton ouest projeté après avoir délivré le permis de construire du 1 000e logement et avant de délivrer le permis de construire du 1 500e logement dans le secteur.

22) La Ville doit viser à aménager le bâtiment communautaire du parc des Plaines-LeBreton ouest projeté après avoir délivré le permis de construire du 2 000e

logement et avant d'avoir délivré le permis de construire du 3 000e logement dans le secteur.

23) La Ville doit viser à aménager le parc municipal des Plaines-LeBreton est projeté de concert avec l'aménagement des terrains attenants.

24) Le financement du parc municipal des Plaines-LeBreton est projeté peut être assuré en faisant appel aux contributions versées au titre des avantages collectifs conformément à la politique 15) de la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel ou au règlement financier des prêts relatifs aux terrains à vocation de parcs (pour le compte du quartier seulement) découlant des travaux d'aménagement dans le secteur pittoresque des East Flats.

25) Les conditions de la réservation des terrains à vocation de parcs attribuées par la CCN à la Ville pour le parc municipal des Plaines-LeBreton ouest projeté et l'approche concertée dans la conception des parcs dans le secteur pittoresque des parcs et des espaces verts doivent être définies dans les conventions d'aménagement ou en faisant appel à d'autres organismes. Ces conditions d'acceptation par la Ville peuvent se rapporter à l'état des sols, à la mise à l'air du méthane, aux titres de propriété, aux conditions d'accès, à l'utilisation conjointe, à l'entretien ou à toute autre question.

10.4 Consentements

26) Sans égard à la politique 8) de la section 10.2 de ce chapitre, afin de permettre de créer et de céder les parcelles de moindre superficie dans une partie des terrains assujettis au Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton, la Ville peut envisager de morceler des terrains par consentement.

27) Le Conseil doit encourager le Comité de dérogation à prioriser le plan de lotissement comme méthode principale d'aménagement des lots, afin de veiller à ce que les travaux d'aménagement se déroulent harmonieusement et avec efficience.

28) Le Conseil doit obliger le Comité de dérogation, en examinant les demandes de consentement, à tenir compte des objectifs et des politiques du chapitre de ce plan secondaire consacré au secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton.

10.5 Appellation et numérotation des rues

29) La Ville doit s'assurer que les rues sont dénommées selon les procédures d'appellation standard des rues, en donnant la priorité à la conservation des noms de rue existants et en tenant compte de l'histoire du secteur. On ne peut faire appel qu'aux nomenclatures des rues urbaines (rue, avenue, boulevard et voie). Les

nomenclatures de banlieue (route, cour, croissant, voie et promenade, entre autres) ne sont pas autorisées.

30) Il faut attribuer des adresses municipales distinctes à chacune des entrées des immeubles.

10.6 Processus d'examen spécial pour les tours de plus de 41 étages

31) Il est permis de construire un bâtiment de 45 étages dans le secteur pittoresque des East Flats, à la condition de mener un examen spécialisé de la conception dans le cadre du processus établi par le Comité d'examen du design urbain (CEDU) de la Ville, qui pourra ainsi procéder à un co-examen rigoureux. Selon ce processus spécialisé, les promoteurs doivent participer à un sous-comité du Comité d'examen du design urbain (constitué d'un membre du Comité et d'au plus deux experts en conception choisis par le Comité) pour finaliser la conception du projet jusqu'à ce que la conception définitive du projet soit jugée acceptable par le sous-comité du Comité d'examen du design urbain. Les promoteurs de ces projets d'aménagement devront financer des coûts pouvant atteindre 20 000 $ (sous réserve d'un ajustement en fonction de l'indice des prix à la consommation) pour chaque réunion du sous-comité tenue pour dégager le consensus entre le sous-comité et le promoteur sur la conception définitive du projet. Les coûts différentiels seront à la charge de la Ville.

Annexes et appendices

Annexe A – Plan du secteur du centre-ville ouest

Annexe B – Plan de désignation du secteur de la station Bayview

Annexe C – Secteur de la station Bayview : hauteurs maximums des bâtiments

Annexe D – Secteurs à caractère pittoresque de la station Lac Dow

Annexe E – Hauteur et emplacement des tours du secteur de la station Lac Dow

Annexe F – Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow

Annexe G – Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Site de l'hôpital

Annexe H – Plan du domaine public du secteur de la station Lac Dow – Complexe de la rue Booth

Annexe I – Projets prioritaires pour le domaine public du secteur de la station Lac Dow

Annexe J – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Secteurs pittoresques, parcs et espaces publics appartenant à des intérêts privés

Annexe K – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Hauteurs maximums des bâtiments et emplacement des tours

Annexe L – Secteur de la station Corso Italia – Secteurs à caractère pittoresque

Annexe M – Secteur de la station Corso Italia – Hauteur maximum des bâtiments et emplacement des tours

Annexe N – Domaine public du secteur de la station Corso Italia

Annexe O – Secteur de la station Corso Italia – Principales propriétés ou principaux secteurs notés dans le plan secondaire

Annexe P – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Réseau de mobilité

Appendice 1 – Plan de l'avant-projet de démonstration du secteur Corso Italia

Appendice 2 – Plan de l'avant-projet de démonstration du secteur Corso Italia pour le 818, avenue Gladstone par la société Logement communautaire d'Ottawa

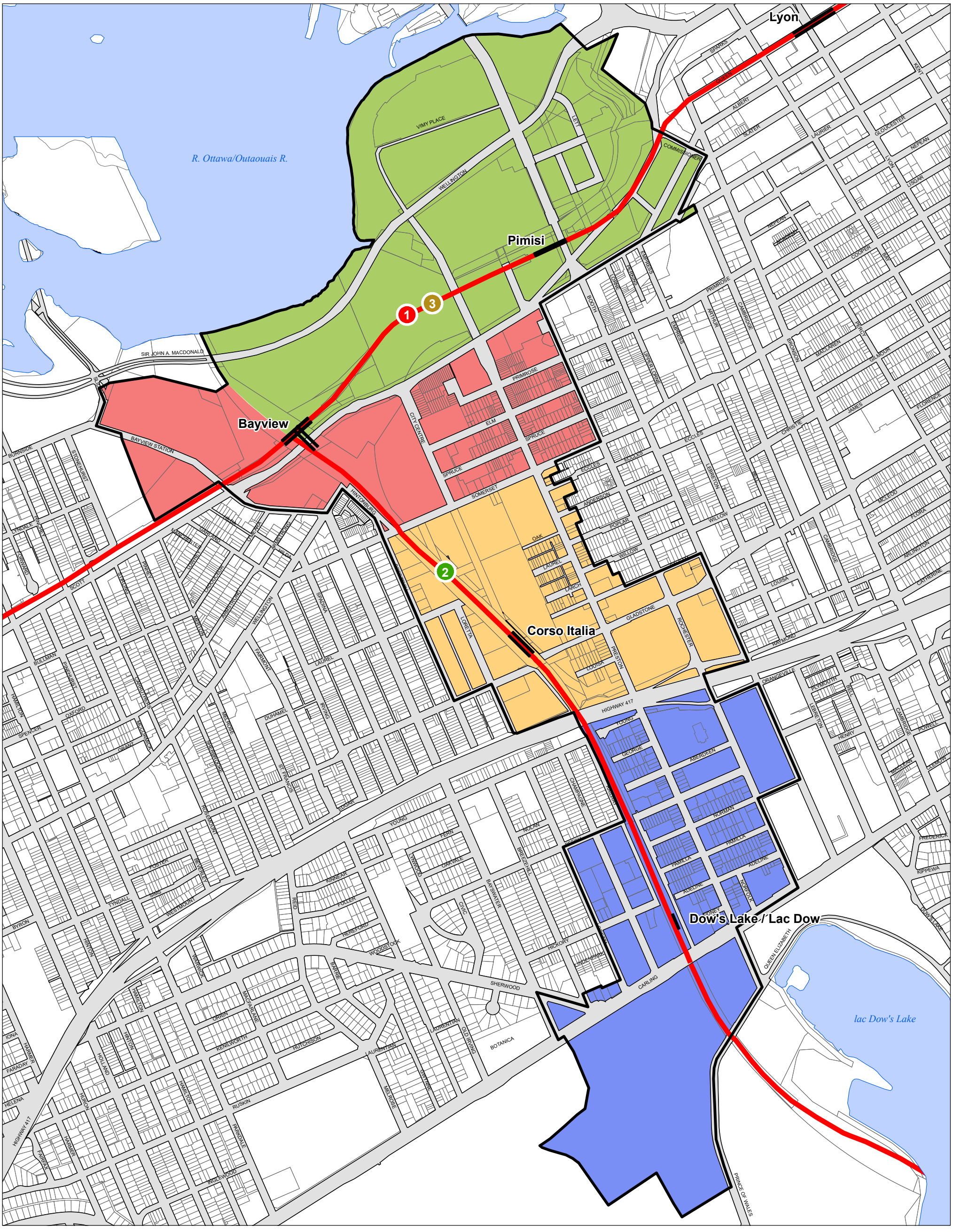
Appendice 3 – Plan de l'avant-projet de démonstration du secteur Corso Italia pour le 933, avenue Gladstone par la société Logement communautaire d'Ottawa

Appendice 4 – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Principales propriétés ou principales caractéristiques notées dans la politique

Appendice 5 – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Terrains du plan d'avant-projet principal des plaines LeBreton

Appendice 6 – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Parcelle de la bibliothèque dans le secteur pittoresque du couloir Albert

Appendice 7 – Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton – Plan de démonstration – Secteur pittoresque des East Flats



West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Schedule A - District Plan
Annexe A - Plan de district

West Downtown Core Secondary Plan Boundary /
Limites du plan secondaire Centre-ville ouest

DISTRICTS

- Pimisi Station and LeBreton Flats District / Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton
- Bayview Station District / Secteur de la station Bayview
- Corso Italia Station District / Secteur de la station Corso Italia
- Dow's Lake Station District / Secteur de la station Lac Dow

O-Train and/et Stations

1 2 3 O-Train Lines / Lignes O-Train

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

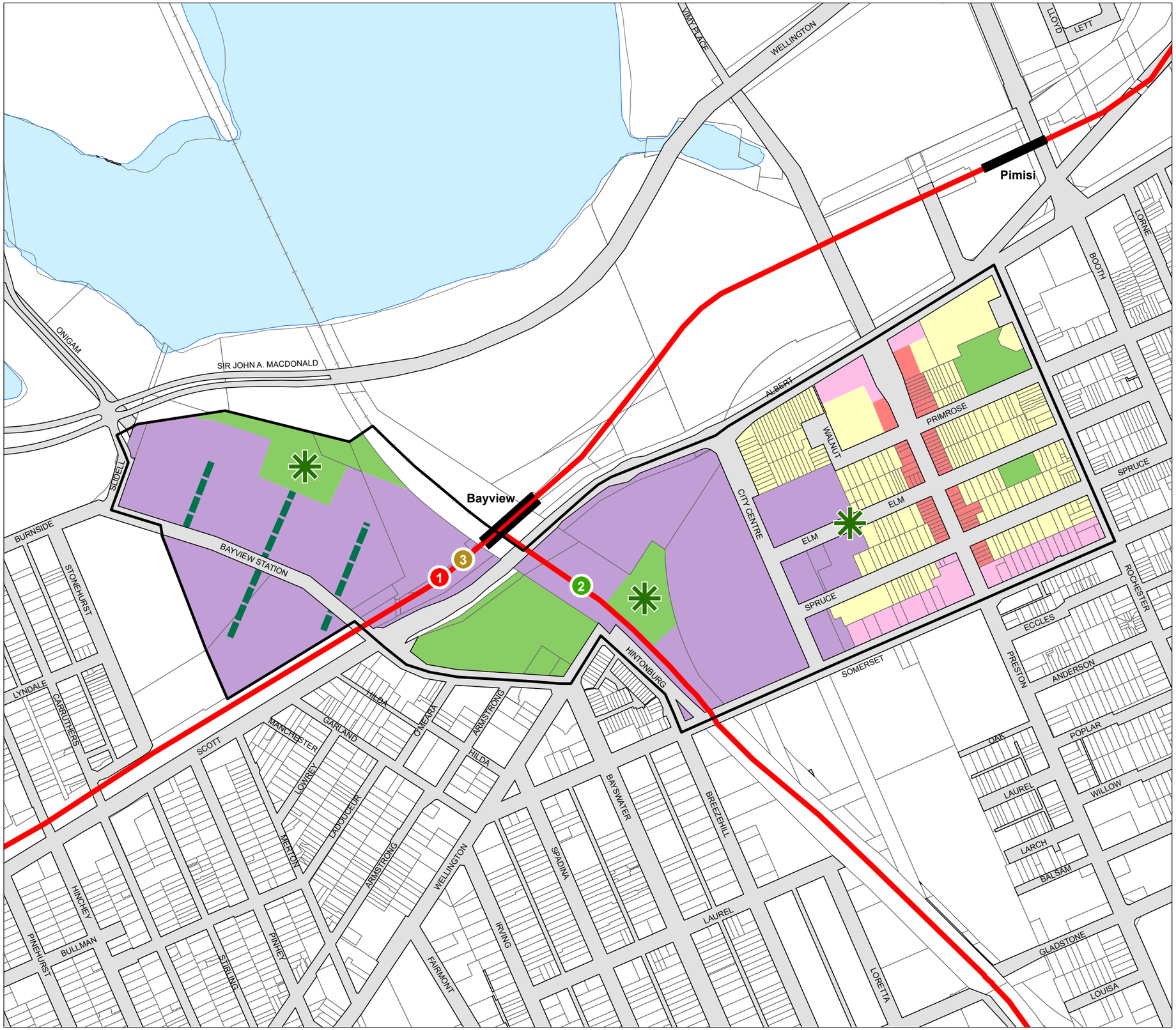
N

Ottawa

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2



Bayview Station District
Schedule B - Designation Plan

Secteur de la station Bayview
Annexe B - Plan de désignation

Bayview Station District Boundary / Secteur de la station Bayview

DESIGNATION / DÉSIGNATION

- Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale
- Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure
- Hub / Carrefour
- Neighbourhood / Quartier
- Park / parc
- Future Park / Futur parc
- Greenstreets / Rues vertes

- O-Train and/et Stations
- 1 2 3 O-Train Lines / Lignes O-Train

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

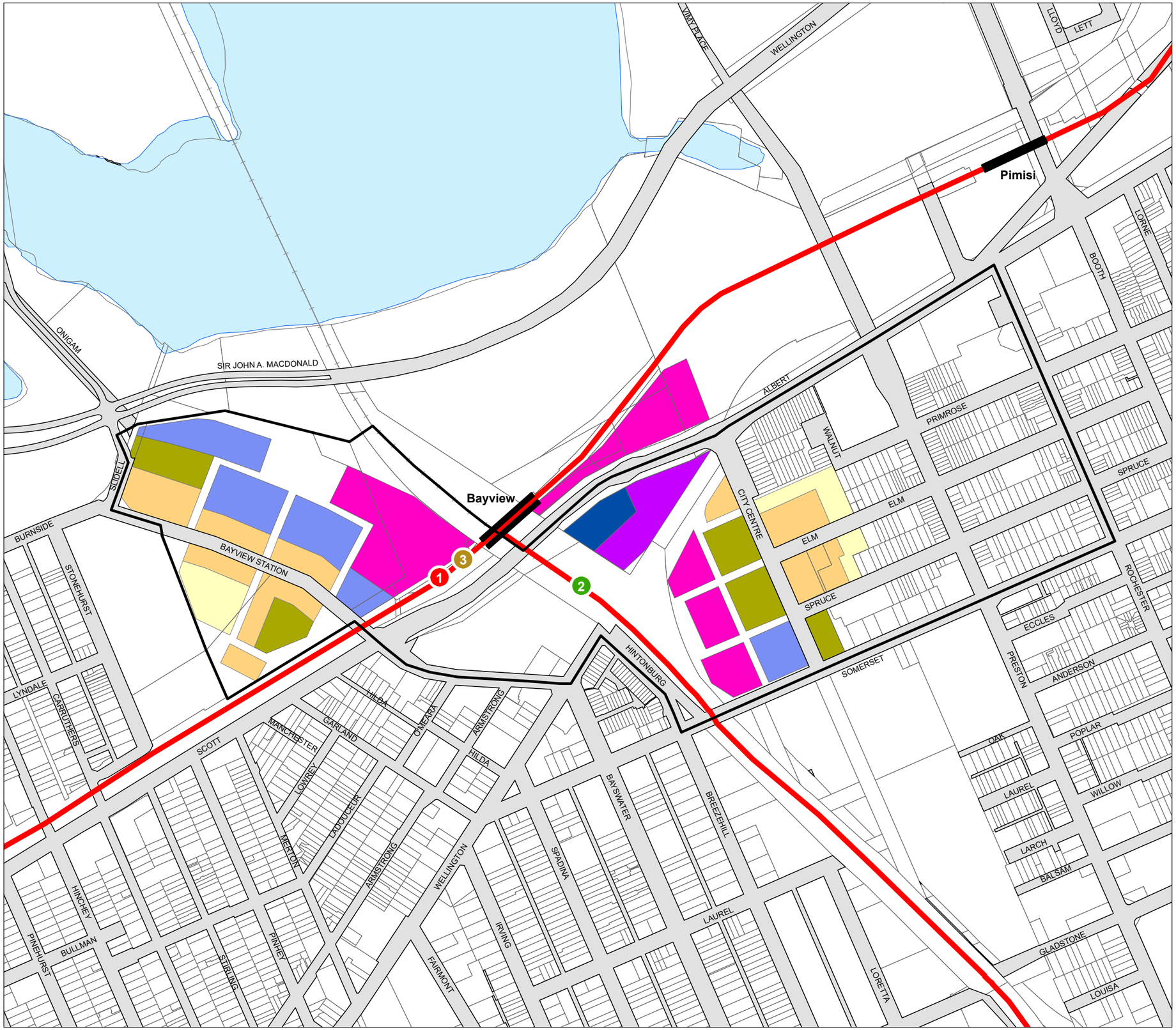
N

0 50 100 200 300 400 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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2



Bayview Station District
Schedule C - Maximum Building Heights

Secteur de la station Bayview
Annexe C - Hauteur maximale des immeubles

Bayview Station District Boundary / Secteur de la station Bayview

MAXIMUM PERMITTED BUILDING HEIGHT /
MAXIMUM NUMBER OF STOREYS
LA HAUTEUR DE BÂTIMENT MAXIMALE PERMISE /
NOMBRE D'ÉTAGES MAXIMAL

- 4 storeys/ étages
- 6 storeys/ étages
- 12 storeys/ étages
- 20 storeys/ étages
- 27/56 storeys/ étages
- 30 storeys/ étages
- 65 storeys/ étages

O-Train and/et Stations

1 2 3 O-Train Lines / Lignes O-Train

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

0 50 100 200 300 400 Meters

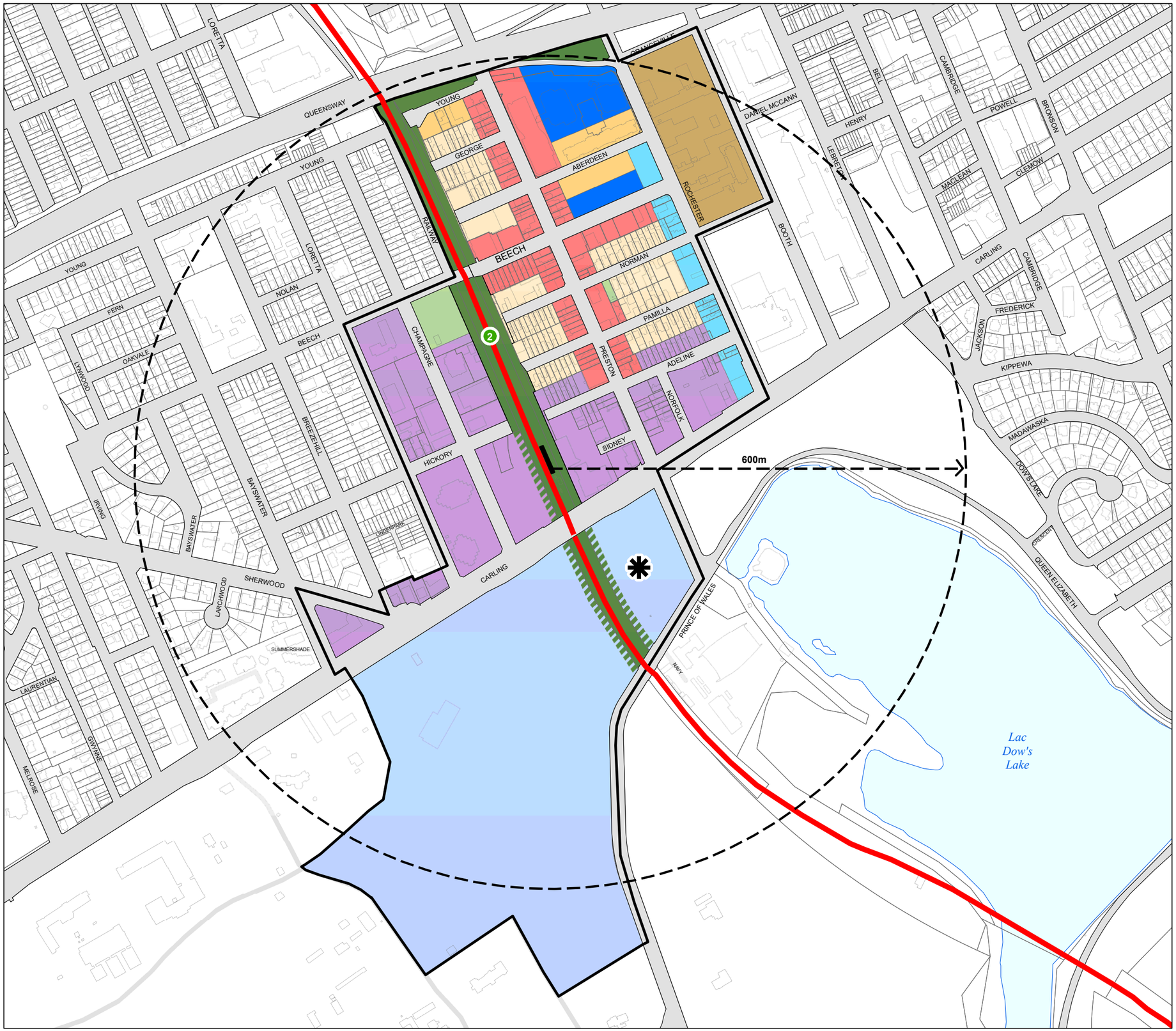
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District
Schedule D - Character Areas

Secteur de la station Lac Dow
Annexe D - Secteurs à aspect unique



Dow's Lake Station District Boundary/
Secteur de la station Lac Dow

Site for Nationally Significant Building /
Site propice à la construction d'un bâtiment d'importance nationale

O-Train and/et Station

O-Train Line / Ligne O-Train

Hub / Carrefour

Hospital Area / Secteur de l'hôpital

South Rochester Corridor / Couloir de la rue Rochester sud

Employment / Emploi

Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale

Mixed-Use Residential / Quartier résidentiel à usage mixte

Mixed-Use Neighbourhood / Quartier à usage mixte

Park / Parc

Greenway Corridor / Couloir vert

Future Greenway Corridor / Couloir de verdure futur

Booth Street Complex / Complexe de la rue Booth

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

0 50 100 200 300 400 Meters

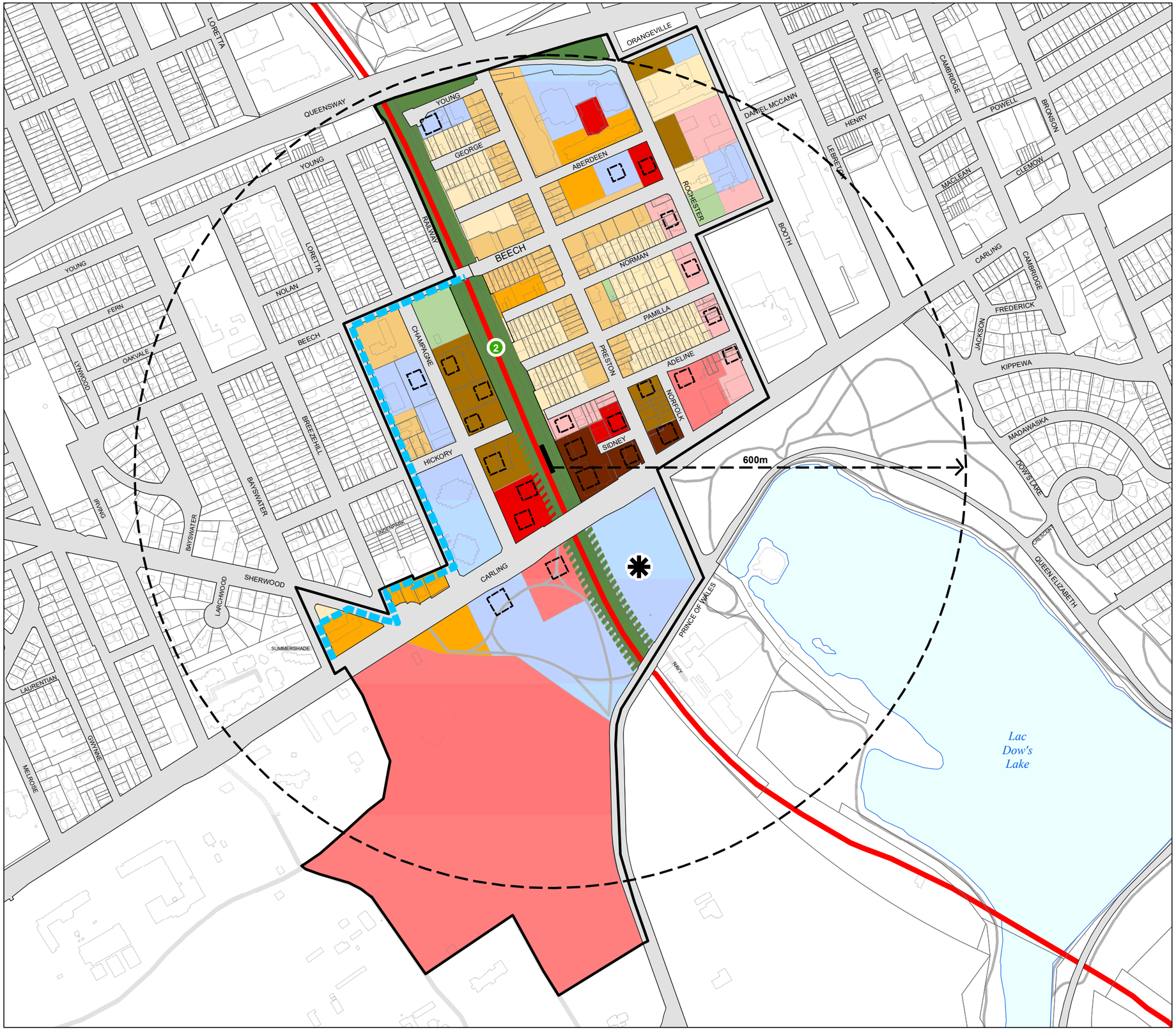
Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District
Schedule E - Maximum Building Height and Tower Location

Secteur de la station Lac Dow
Annexe E - Hauteur et emplacement des tours



Dow's Lake Station District Boundary/
Secteur de la station Lac Dow

Site for Nationally Significant Building /
Site propice à la construction d'un bâtiment d'importance nationale

O-Train and/et Station

O-Train Line / Ligne O-Train

Park / Parc

Greenway Corridor / Couloir de verdure existant

Future Greenway Corridor / Couloir de verdure futur

Neighbourhood Line / Ligne de quartier

Potential High Profile Building Location /
Emplacement possible d'un bâtiment de grande hauteur

HEIGHT / HAUTEUR

MAXIMUM BUILDING HEIGHTS / HAUTEURS MAXIMALES DES IMMEUBLES

- 4 storeys / étages
- 6 storeys / étages
- 9 storeys / étages
- 15 storeys / étages
- 18 storeys / étages
- 20 storeys / étages
- 25 storeys / étages
- 30 storeys / étages
- 31+ storeys / étages

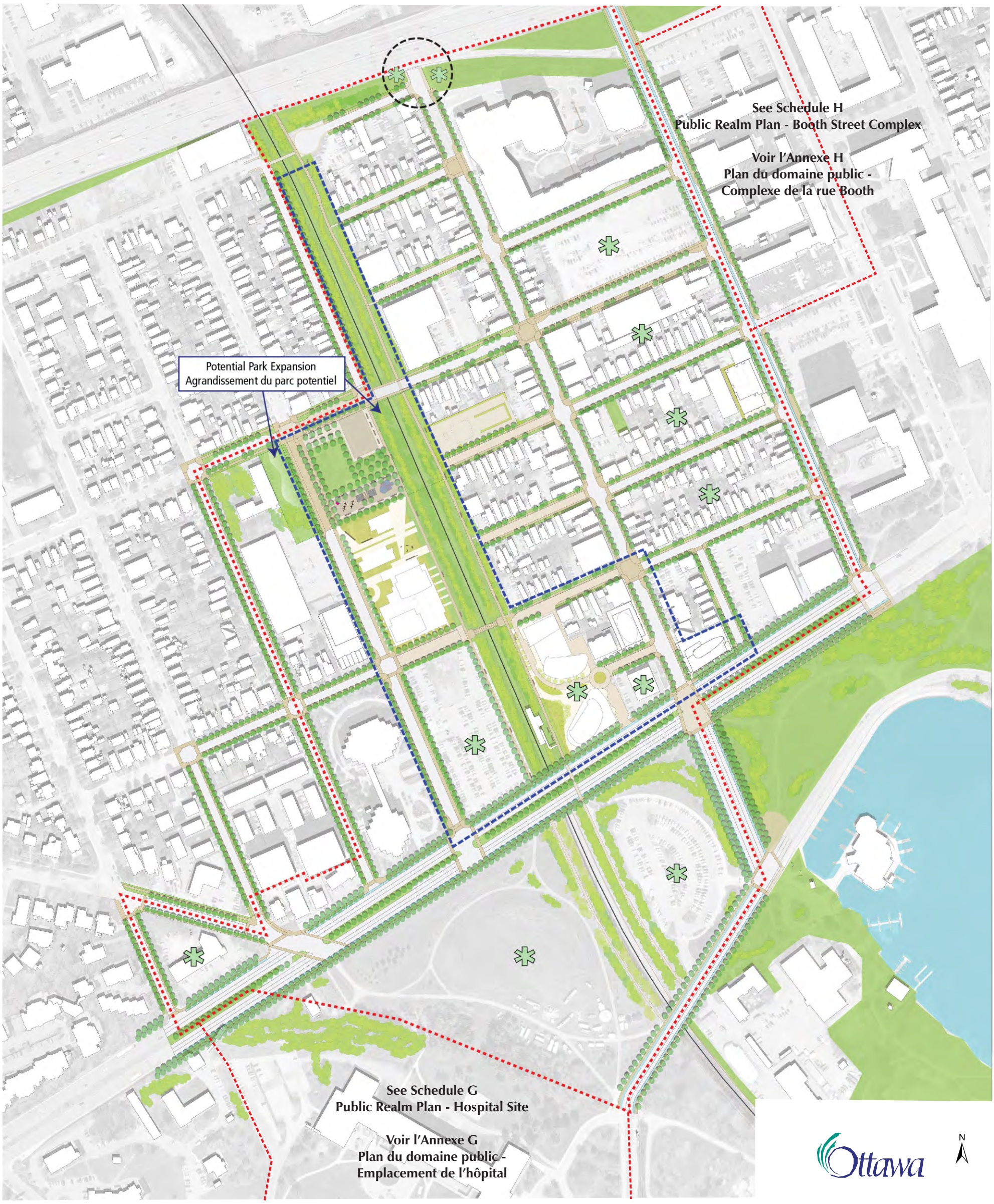
Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

0 50 100 200 300 400 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



West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District
Schedule F - Public Realm Plan

Secteur de la station Lac Dow
Annexe F - Plan du domaine public

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Dow's Lake Station District Boundary/
Secteur de la station Lac Dow

Special Woonerf-Type Streets / Rues de type woonerf

Public Open Space / espace vert public

Multi-Use Pathway / sentier polyvalent

Bike Lanes / voies cyclables

Streetscape Tree Planting / plantation d'arbres le long des rues

Existing Buildings / bâtiments actuels

Building Applications as of Jan 2014 and Buildings Under Construction /
demandes de permis de construire en date du 24 janvier et bâtiments en construction

Urban Square/Park (in association with new development) /
jardin public (associé au nouvel aménagement)

Potential Urban Square / place publique potentielle

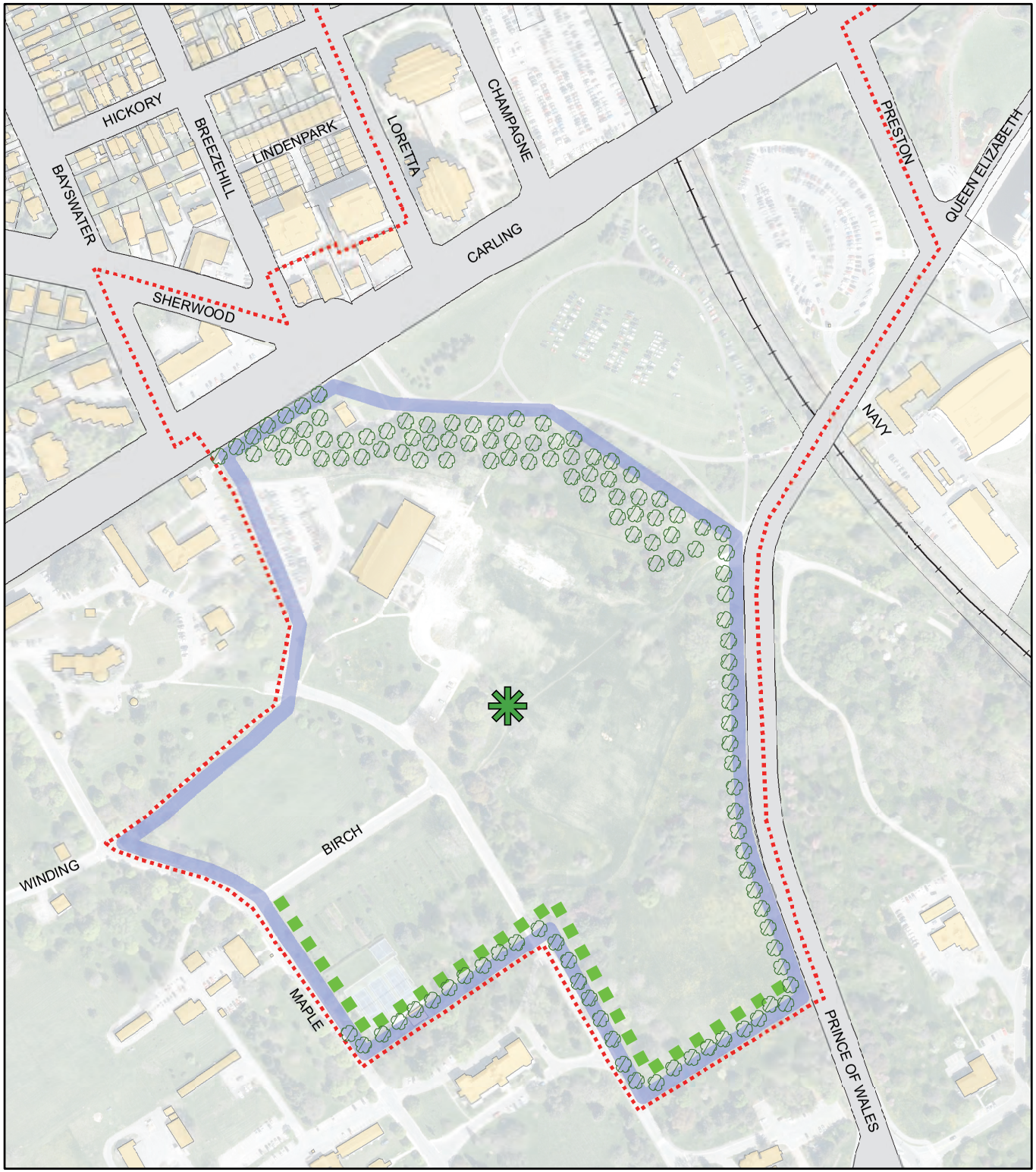
Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District
Schedule G - Public Realm Plan - Hospital Site

Secteur de la station Lac Dow
Annexe G - Plan du domaine public - Emplacement de l'hôpital



Dow's Lake Station District Boundary/
Secteur de la station Lac Dow

Additional Hospital Lands /
Terrains d'hôpital additionnels

Urban Square / Park (in association with new development) /
Place ou parc urbain (en lien avec les nouveaux aménagements)

Streetscape Tree Planting /
Plantation d'arbres le long des rues

Existing Buildings /
Bâtiments actuels

Central Experimental Farm Line /
Ligne de la ferme expérimentale centrale

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

0 50 100 200 300 400 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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District
Schedule H - Public Realm Plan - Booth Street Complex

Secteur de la station Lac Dow
Annexe H - Plan du domaine public - Complexe de la rue Booth

Dow's Lake Station District Boundary/
Secteur de la station Lac Dow

Urban Square / Park (in association with new development) /
Place ou parc urbain (en lien avec les nouveaux aménagements)

Special Woonerf-Type Streets/
Rues de type woonerf

Public Open Space (private ownership) /
Espace vert publique (propriété privée)

Existing Buildings /
Bâtiments actuels

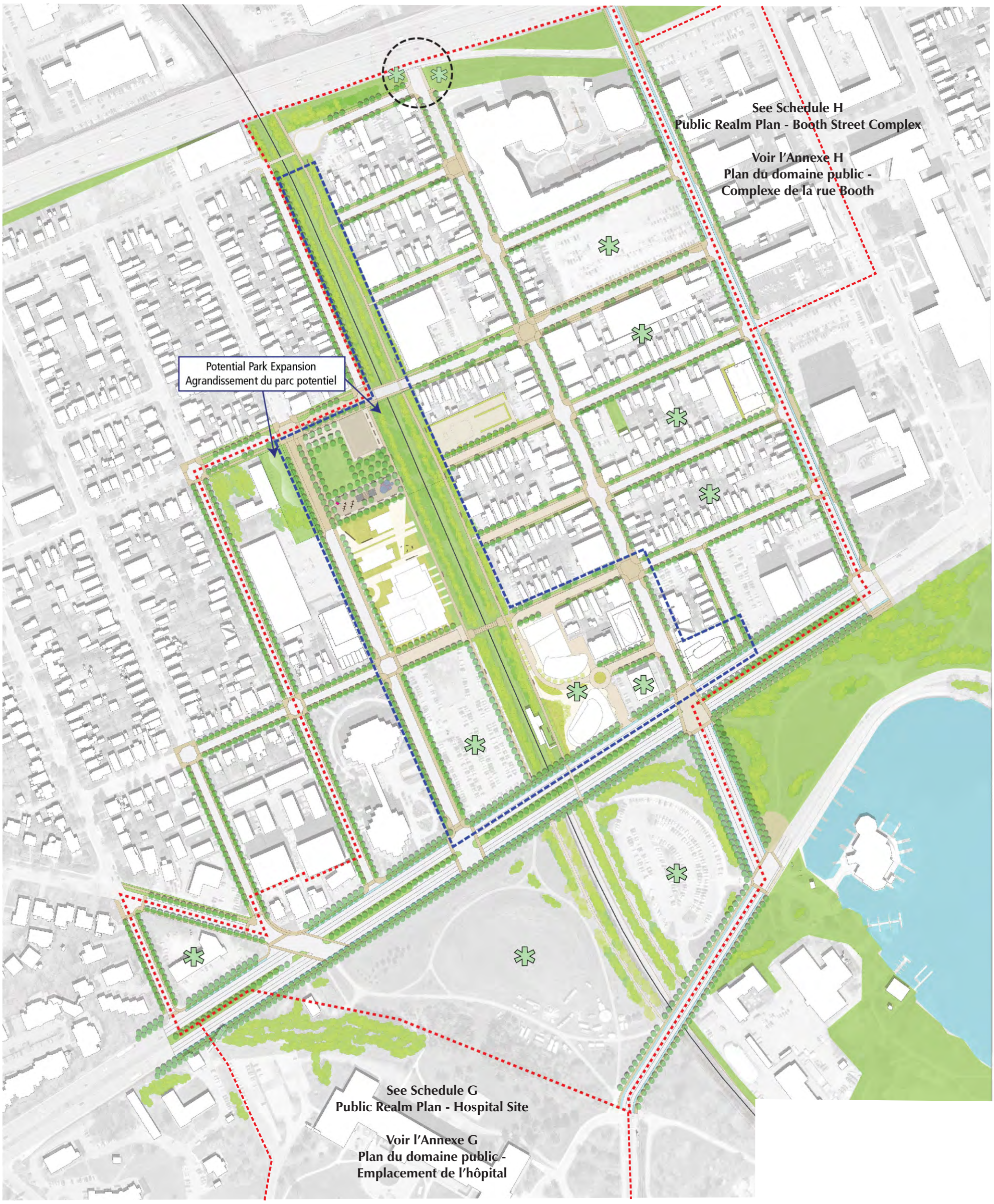
New Development /
Nouveau développement

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

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



West Downtown Core / Centre-ville Ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Dow's Lake Station District Boundary / Secteur de la station Lac Dow

Public Realm Priority Projects / Projets prioritaires du domaine public

Dow's Lake Station District
Schedule I - Public Realm Priority Projects

Secteur de la station Lac Dow
Annexe I - Projets prioritaires du domaine public

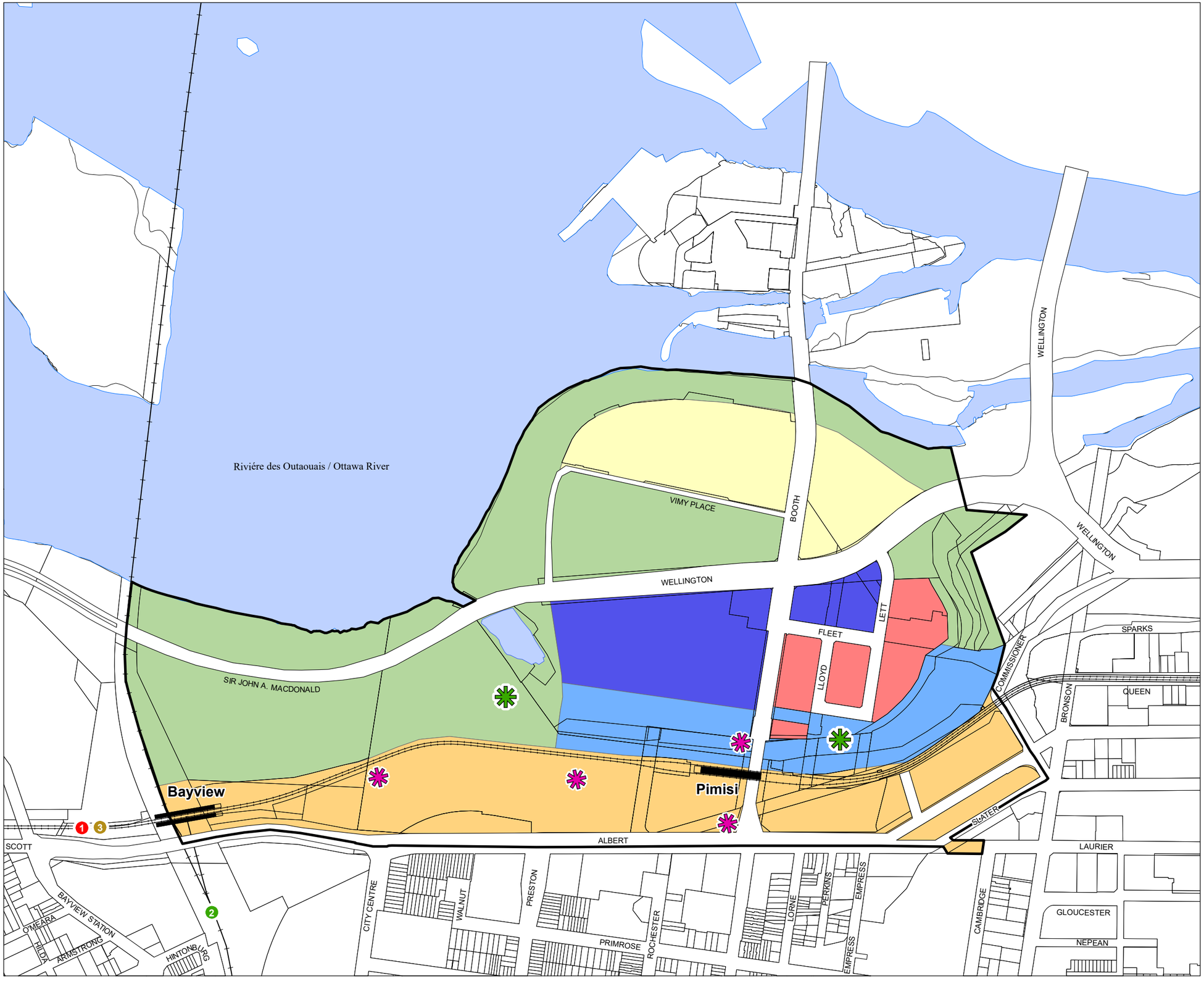
Ottawa

N

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2



Schedule J - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Character Areas, Parks and Privately-Owned Public Space

Annexe J - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Secteurs pittoresques, parcs et espace public privés

Pimisi Station and LeBreton Flats District Boundary /
Limites du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton

CHARACTER AREAS / SECTEURS À CARACTÈRE PITTORESQUE

- Parks and Open Space / Parcs et espaces verts
- Albert Corridor / Couloir de la rue Albert
- Central and West Flats / Plaines centrales et ouest
- Aqueduct / Aqueduc
- LeBreton North / LeBreton Nord
- East Flats / East Flats
- Future Municipal Park / Futur parc municipal
- Potential Privately-Owned Public Space (POPS) / Espace public privé potentiel
- O-Train Station / Station de l'O-Train
- 1 2 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

The border of the Greenspace System is to be considered conceptual and should not be interpreted to follow individual property boundaries; and will be delineated through specific studies which will include public participation. /
Les limites du système d'espaces verts doivent être considérées comme étant conceptuelles. Elles ne suivent pas nécessairement les limites des propriétés. Elles seront fixées dans le cadre d'études qui seront réalisées à cette fin avec la participation du public.

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

Ottawa

N

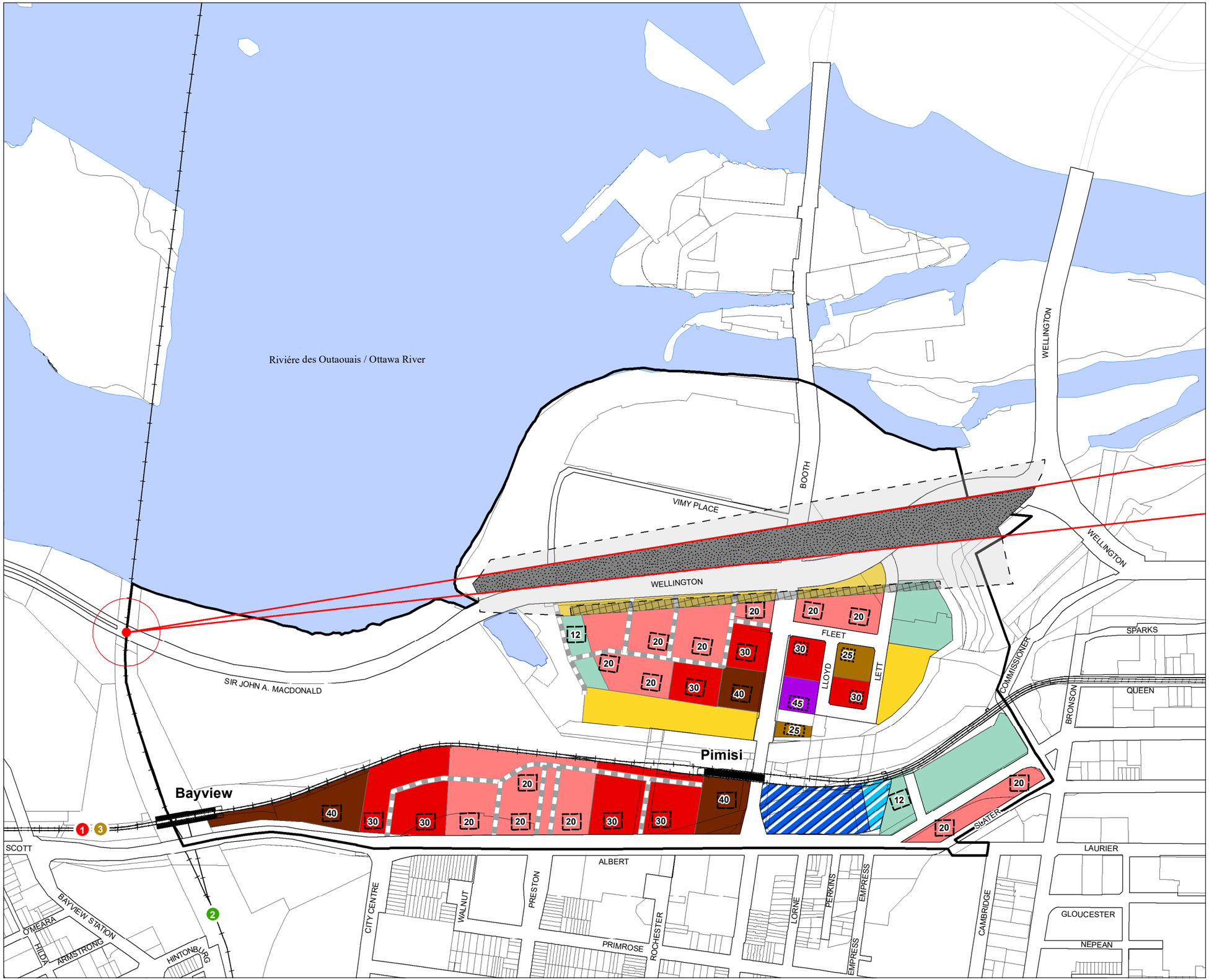
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Schedule K - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Maximum Building Heights and Tower Locations

Annexe K - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Hauteur maximale de bâtiment et emplacement des tours



MAXIMUM NUMBER OF STOREYS
NOMBRE D'ÉTAGES MAXIMAL

- 6 storeys / 6 étages
- 12 storeys / 12 étages
- 20 storeys / 20 étages
- 25 storeys / 25 étages
- 30 storeys / 30 étages
- 40 storeys / 40 étages
- 45 storeys / 45 étages
- Maximum height limit and maximum number of towers as perMD[2843] S471 and MD{2509] H(83)-h zones / Limite de hauteur maximale et nombre maximal de tours selon zones MD[2843] S471 et MD{2509] H(83)-h
- Refer to Official Plan, Volume 2, West Downtown Core Secondary Plan, Chapter 4, Subsection 4.1 – Albert Corridor Character Area, Policy 9 / Consultez le Plan officiel, volume 2, Plan secondaire du centre-ville ouest, chapitre 4, sous-section 4.1 – Zone à caractère caractéristique du corridor Albert, politique 9
- # Maximum building height and approximate tower location (number of storeys) / Hauteur maximale du bâtiment et emplacement approximatif de la tour (nombre d'étages)
- Keypoint 16 / Point de vue principal 16
- Key View 16/ View principale 16
- LeBreton Central Foreground Control Plane / Plan de contrôle de l'avant-plan central - LeBreton
- LeBreton Lateral Foreground Control Plane / Plan de contrôle de l'avant-plan latéral - LeBreton
- Refer to Official Plan, Volume 2, West Downtown Core Secondary Plan, Chapter 4, Section 5.4: View Protection, Policy 19) / Référence au volume 2 du Plan officiel, le plan secondaire du centre-ville ouest, chapitre 4, section 5.4 : Protection des vues, politique 19
- Public or Private Roadway (conceptual alignment) / Route publique ou privée (tracé conceptuel)
- O-Train Station / Station de l'O'Train
- 1 2 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements
OPA #1 - 11/23
OPA #5 - 09/23
OPA #21 - 03/24

N

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Schedule L - Character Areas

Secteur de la station Corso Italia /
Annexe L - Secteurs à caractère pittoresque

Corso Italia Station District Secondary Plan Boundary/
Limite du Plan secondaire du secteur Station Corso Italia

Station Area / Zone de la station

Main Street Corridor / Rues principales

Mixed-Use Block / Îlot à usage mixte

Mixed-Use Neighbourhood / Quartier polyvalent

Park / Parc

Other Greenspace / Espace vert

Green Transportation and Utility Corridor /
Couloir de mobilité durable et de services publics

Future Street / Future rue

Future Woonerf Street (per Section 5.2, Policy 23) /
Future rue Woonerf (selon la Section 5.2, politique 23)

Laurel Street Active Transportation Corridor (ATC) /
Couloir de transport actif de la rue Laurel (CTA)

Future Lane / Future ruelle

Active Transportation Bridge /
Passerelle de mobilité active

O-Train and/et Station

2 O-Train Line / Ligne O-Train

N

0 37.5 75 150 225 300 Meters

Consolidation and Amendments /
Consolidation et amendements

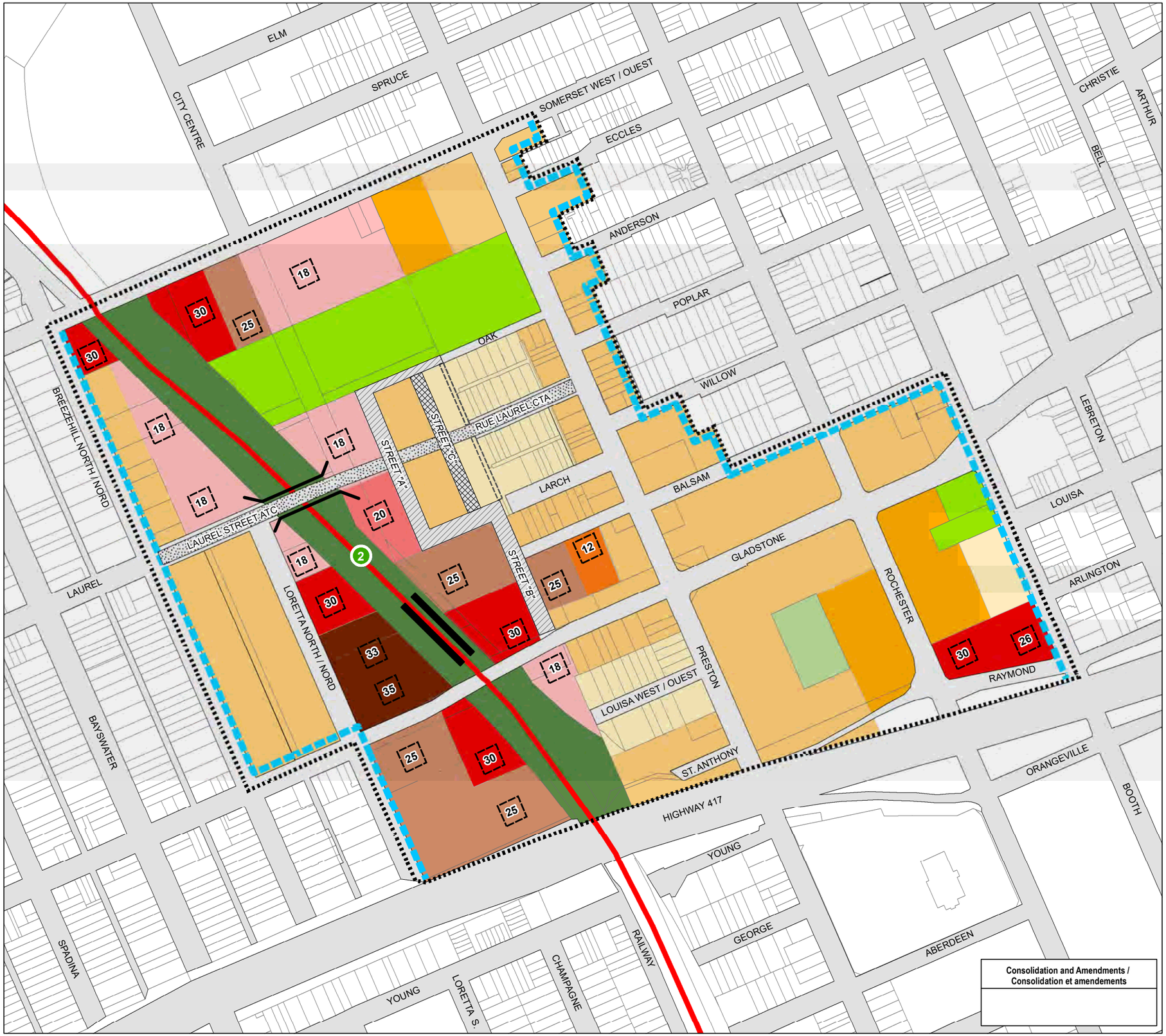
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Schedule M - Maximum Building Height and Tower Location

Secteur de la station Corso Italia /
Annexe M – Hauteur de bâtiment maximale et emplacement des tours



Consolidation and Amendments /
Consolidation et amendements

HEIGHT / HAUTEUR

MAXIMUM BUILDING HEIGHTS / HAUTEURS MAXIMALES DES IMMEUBLES

- 4 storeys / étages
- 6 storeys / étages
- 9 storeys / étages
- 12 storeys / étages
- 18 storeys / étages
- 20 storeys / étages
- 25 storeys / étages
- 30 storeys / étages
- 31+ storeys / étages

A dashed-square within a coloured area indicates the high-rise tower permitted within that designation, its potential location, and its maximum building height. / Un carré pointillé dans une zone de couleur représente l'immeuble de grande hauteur qui y est permis, avec son emplacement potentiel et sa hauteur maximale.

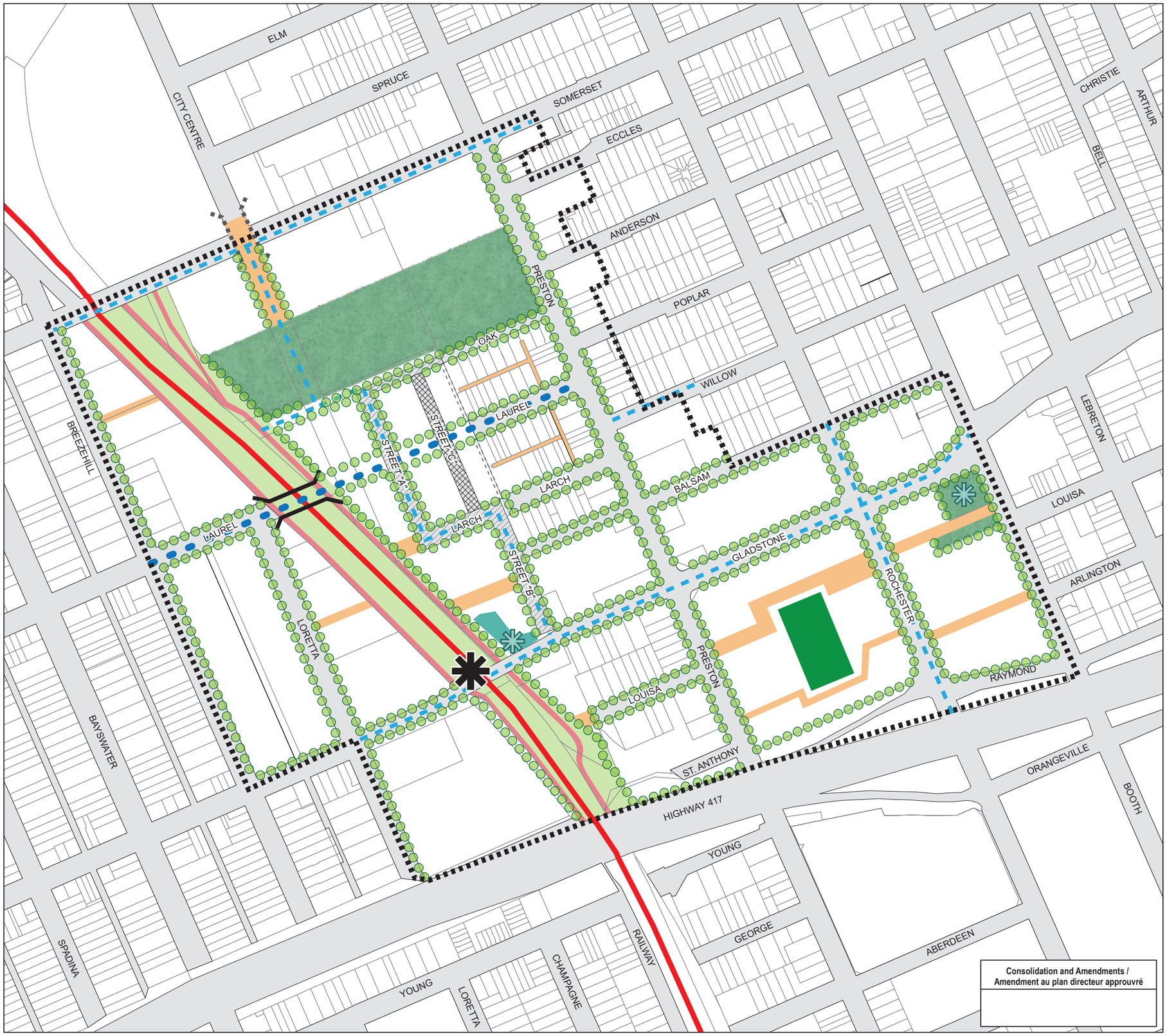
- Park / Parc
- Other Greenspace / Espace vert
- Green Transportation and Utility Corridor / Couloir de mobilité durable et de services publics
- Future Street / Future rue
- Future Woonerf Street (per Section 5.2, Policy 23) / Future rue Woonerf (selon la Section 5.2, politique 23)
- Laurel Street Active Transportation Corridor (ATC) / Couloir de transport actif de la rue Laurel (TCA)
- Future Lane / Future ruelle
- Active Transportation Bridge / Passerelle de mobilité active
- O-Train and/et Station
- O-Train Line / Ligne de l'O-Train
- Neighbourhood Line / Ligne de quartier

Ottawa

N

0 37.5 75 150 225 300 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



Consolidation and Amendments / Amendment au plan directeur approuvré

Corso Italia Station District / Secteur de la station Corso Italia

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule N – Public Realm

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe N – Domaine public

- Corso Italia Station District Secondary Plan Boundary / Limite du Plan secondaire du secteur de la Station Corso Italia
- Park* / Parc*
- Privately-owned Public Space (POPS)* / Espace public appartenant à des intérêts privés*
- Other Greenspace / Autres espaces verts
- Green Transportation/Utility Corridor / Couloir de mobilité durable et de services publics
- Urban Plaza / Esplanade
- Mid-block connection / Lien à mi-îlot
- Future Street - Street A, Street B, and Larch / Future rue pour « Street A », « Street B » et Larch
- Future Woonerf Street - Street C / Future rue Woonerf pour « Street C »
- Future Lane / Future ruelle
- Bike Lane / Voie cyclable
- Laurel Steet Active Transportation Corridor (ATC) / Couloir de transport actif (CTA) de la rue Laurel
- Multi-use Pathway / Sentier polyvalent
- City Centre Underpass Pathway / Sentier souterrain de l'avenue City Centre
- Active Transportation Bridge / Passerelle de mobilité active
- Streetscape Tree Planting / Plantation d'arbres le long des rues
- O-Train Station / Station de l'O-Train
- O-Train

*** Note:** All Park, Other Greenspace, POPS and Mid-Block Connections shown on this plan are approximate and their size and configuration are subject to change.

*** Remarque :** Tous les parcs, espaces verts, les espaces publics et les liens mi-îlot appartenant à des intérêts privés ne figurent sur ce plan qu'à titre indicatif. Leur taille et configuration peuvent être modifiées.

Ottawa

N

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions in collaboration with Business and Technical Support Services

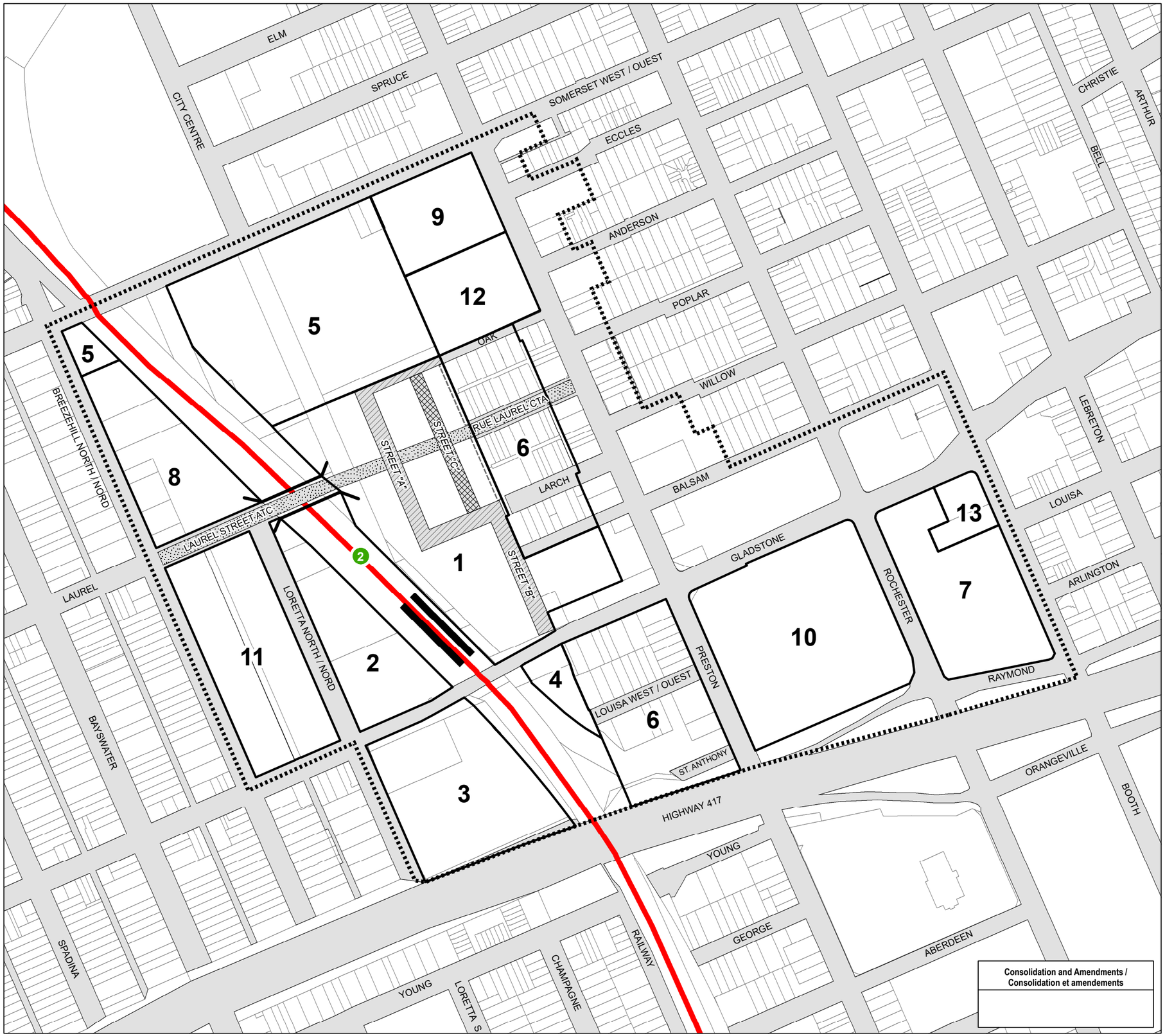
Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions en collaboration avec Les Services de soutien technique et aux activités

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Schedule O - Key Properties or Areas Noted in Secondary Plan Policy

Secteur de la station Corso Italia /
Annexe O - Propriétés importantes ou secteurs relevés dans la politique relative au plan secondaire



Corso Italia Station District Secondary Plan Boundary/
Limite du Plan secondaire du secteur Station Corso Italia

STATION AREA / VOISINAGE DE LA STATION

1. North-east quadrant (933 Gladstone Avenue) / Quadrant Nord Est (933, avenue Gladstone)

2. North-west quadrant (951 Gladstone Avenue, 145, 131 and 127 Loretta Avenue North) / Quadrant Nord Ouest (951, avenue Gladstone, ainsi que 145, 131 et 127, avenue Loretta nord)

3. South-west quadrant (175 Loretta Avenue North, 950 Gladstone Avenue) / Quadrant Sud Ouest (175 avenue Loretta nord, 950, avenue Gladstone)

4. South-east quadrant (938 Gladstone Avenue) / Quadrant Sud Est (938, avenue Gladstone)

MAIN STREET CORRIDOR / COULOIR DE LA RUE PRINCIPALE

5. 1010 and 1040 Somerset Street West / 1010 et 1040, rue Somerset ouest

MIXED-USE NEIGHBOURHOOD / QUARTIER POLYVALENT

6. Preston Side Streets / Rues secondaires de la rue Preston

7. Rochester Heights Phase 2 (818 Gladstone Avenue) / Phase 2 de Rochester Heights (818, avenue Gladstone)

8. Breezehill Avenue North / Avenue, Breezehill Nord

MIXED-USE BLOCK / PÂTÉS DE MAISONS À UTILISATION POLYVALENTE

9. Plant Bath Recreation Centre (930 Somerset Street West) / Centre récréatif Plant (930, rue Somerset Ouest)

10. Adult High School (300 Rochester Street) / Adult High School (300, rue Rochester)

11. Canada Bank Note Company (975 Gladstone Avenue) / Compagnie canadienne des billets de banque limitée (975, avenue Gladstone)

PARKS / PARCS

12. Plouffe Park / Parc Plouffe

13. Piazza Dante Park / Parc Piazza Dante

Future Street / Future rue

Future Woonerf Street (per Section 5.2, Policy 23) /
Future rue Woonerf (selon la Section 5.2, politique 23)

Laurel Street Active Transportation Corridor (ATC) /
Couloir de transport actif de la rue Laurel (CTA)

Active Transportation Bridge /
Passerelle de mobilité active

Future Lane / Future ruelle

O-Train and/et Station

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

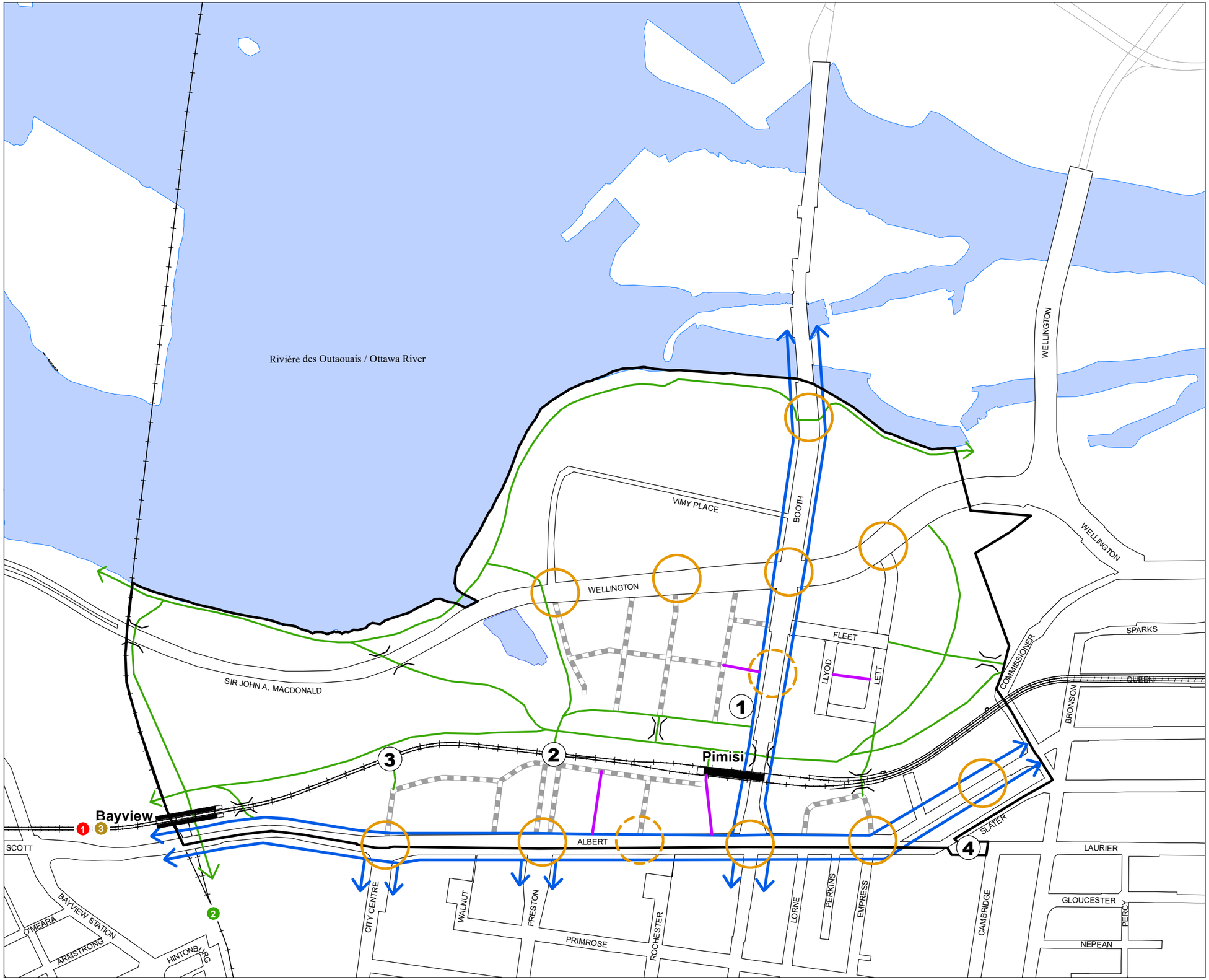
Ottawa

N

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2



Schedule P - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Mobility Network

Annexe P - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Reseau de la mobilité

Pimisi Station and LeBreton Flats District Boundary /
Limites du secteur Station Pimisi et des plaines LeBreton

Public or Private Roadway (conceptual alignment) /
Route publique ou privée (tracé conceptuel)

Multi-use Pathway (conceptual alignment) / Sentier polyvalent (tracé conceptuel)

Overpass / Pont

Separated Cycle Lane / Voie cyclable séparée

Signalized Intersection / Carrefour à feux

Future Pedestrian Crossing (upon further study) /
Futur passage piétonnier (après une étude plus approfondie)

Mid-block Connection / Lien à mi-îlot

1 Aqueduct Character Area accessible pedestrian link /
lien piétonnier accessible du secteur pittoresque de l'aqueduc

2 Preston Street Connection (planned arterial road or future active transportation connection to be confirmed) /
Connexion de la rue Preston (artère prévue ou futur lien de transport actif à confirmer)

3 City Centre Avenue Active Transportation Bridge /
passerelle pour le transport actif de l'avenue City Centre

4 Escarpment accessible pedestrian link /
lien piétonnier accessible de l'escarpement

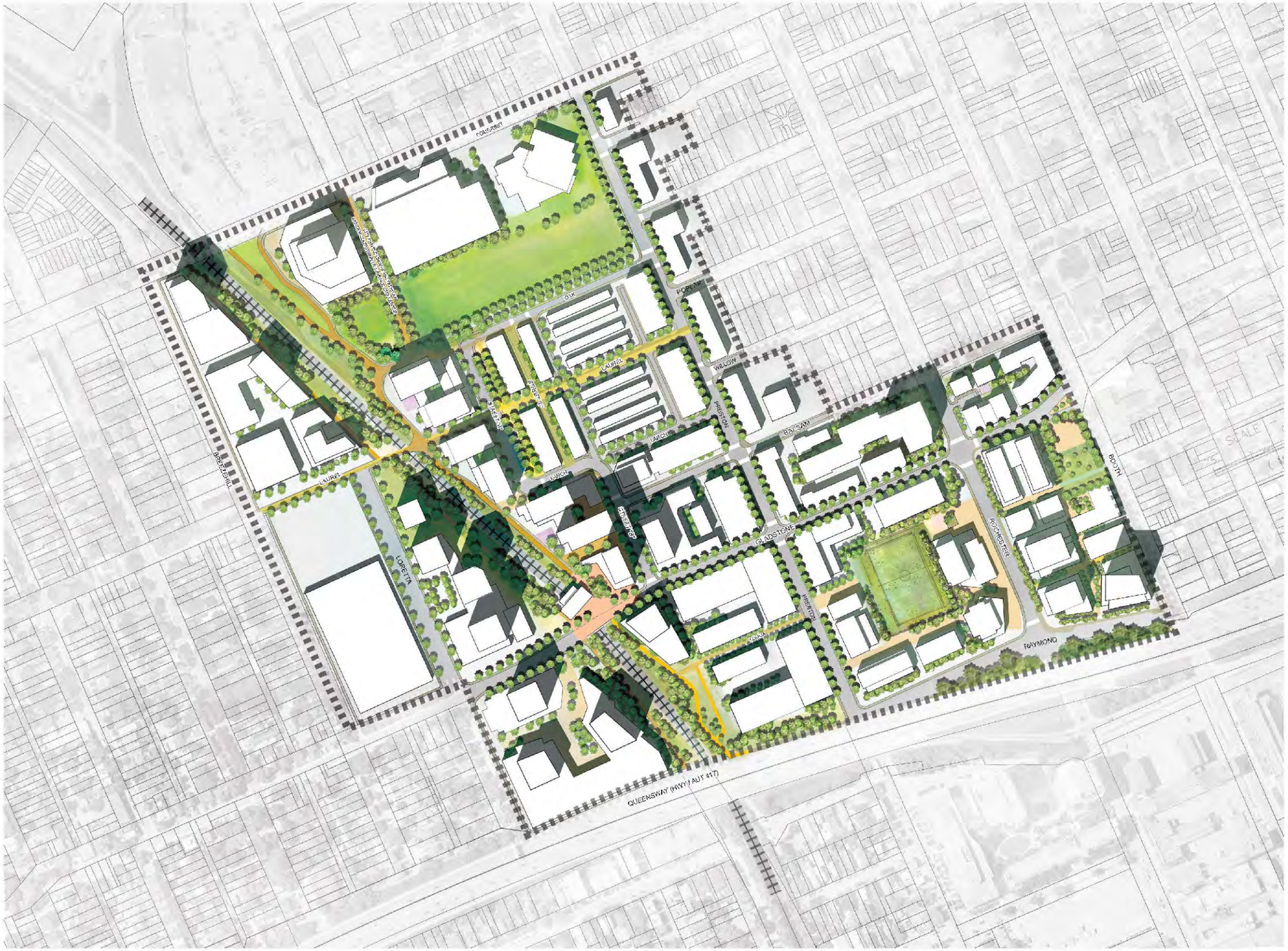
O-Train Station

1 2 3 O-Train Lines / Lignes de l'O-Train

Consolidation and Amendments / Amendment au plan directeur approuvré
#34 12/2024)

N

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



West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Annex 1 - Demonstration Concept Plan

Secteur de la station Corso Italia /
Appendice 1 - Plan conceptuel de démonstration

Ottawa

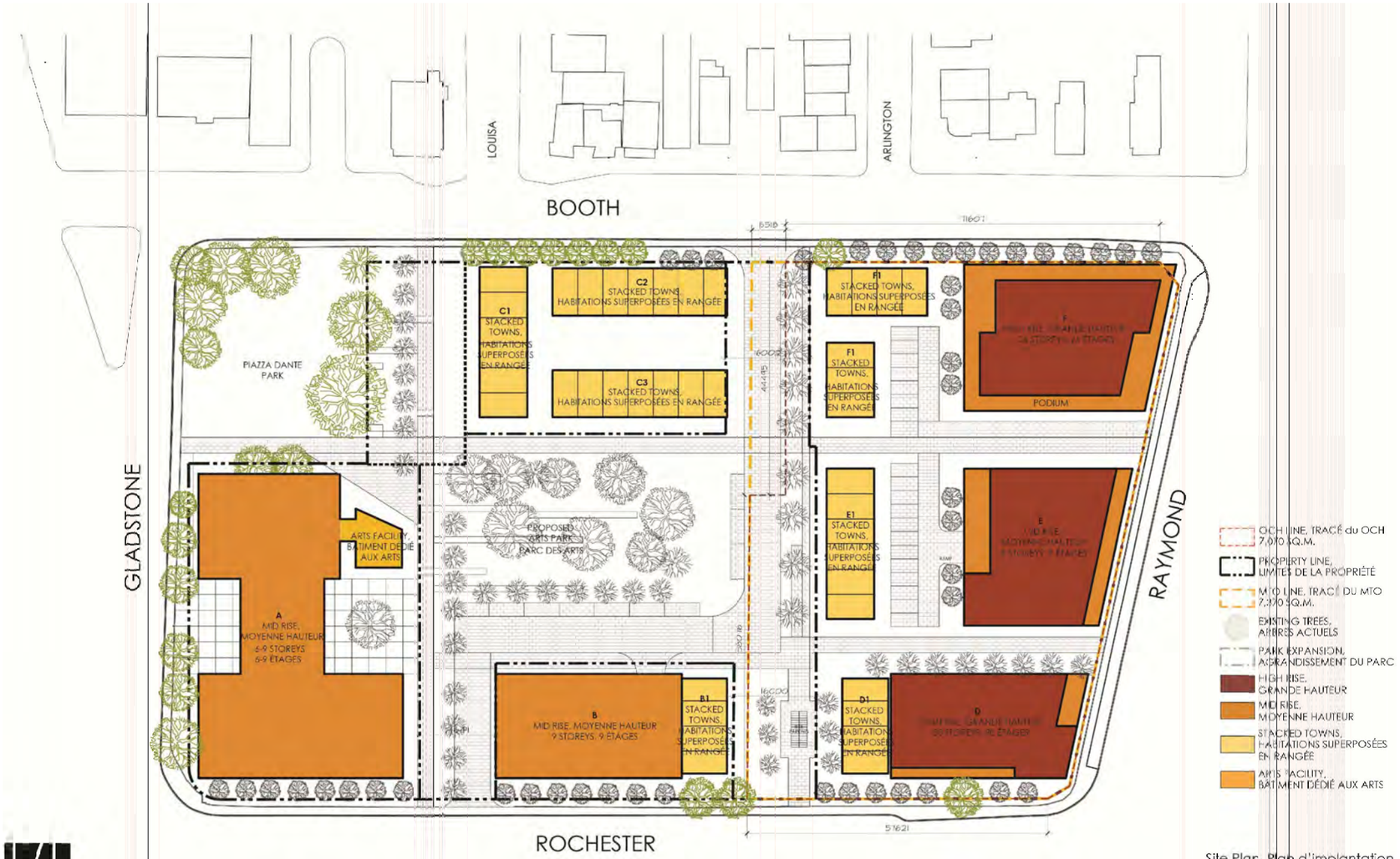
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Annex 2 - Demonstration Concept Plan for 818 Gladstone Avenue

Secteur de la station Corso Italia /
Appendice 2 - Plan conceptuel de démonstration pour le 818, avenue Gladstone



HOBIN ARCHITECTURE

ROCHESTERVILLE | Master Plan, Plan Directeur

NOTE: The MTO line is drawn with approximate location (aspect on an "image" layer) provided by the MTO) overlay with the survey. *Actual outline may vary. OCH line is drawn with survey and represents accurate location relative to the proposed building outlines for future development.

Site Plan, Plan d'implantation
scale/échelle = 1:600

DECEMBER, DÉCEMBRE 23, 2020

Ottawa

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

HOBIN

Gladstone Village, Village Gladstone

Site Plan, Plan d'implantation

Site Plan, Plan d'implantation
Scale, Échelle = 1:1500

DECEMBER, DÉCEMBRE 22, 2020

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Corso Italia Station District /
Annex 3 - Demonstration Concept Plan for 933 Gladstone Avenue

Secteur de la station Corso Italia /
Appendice 3 - Plan conceptuel de démonstration pour le 993, avenue Gladstone

Ottawa

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Annex 5 - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Demonstration Plan – LeBreton Flats Master Concept Plan Lands

Appendice 5 - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Plan de démonstration – terrains du Plan directeur conceptuel pour les plaines LeBreton

Ottawa

N

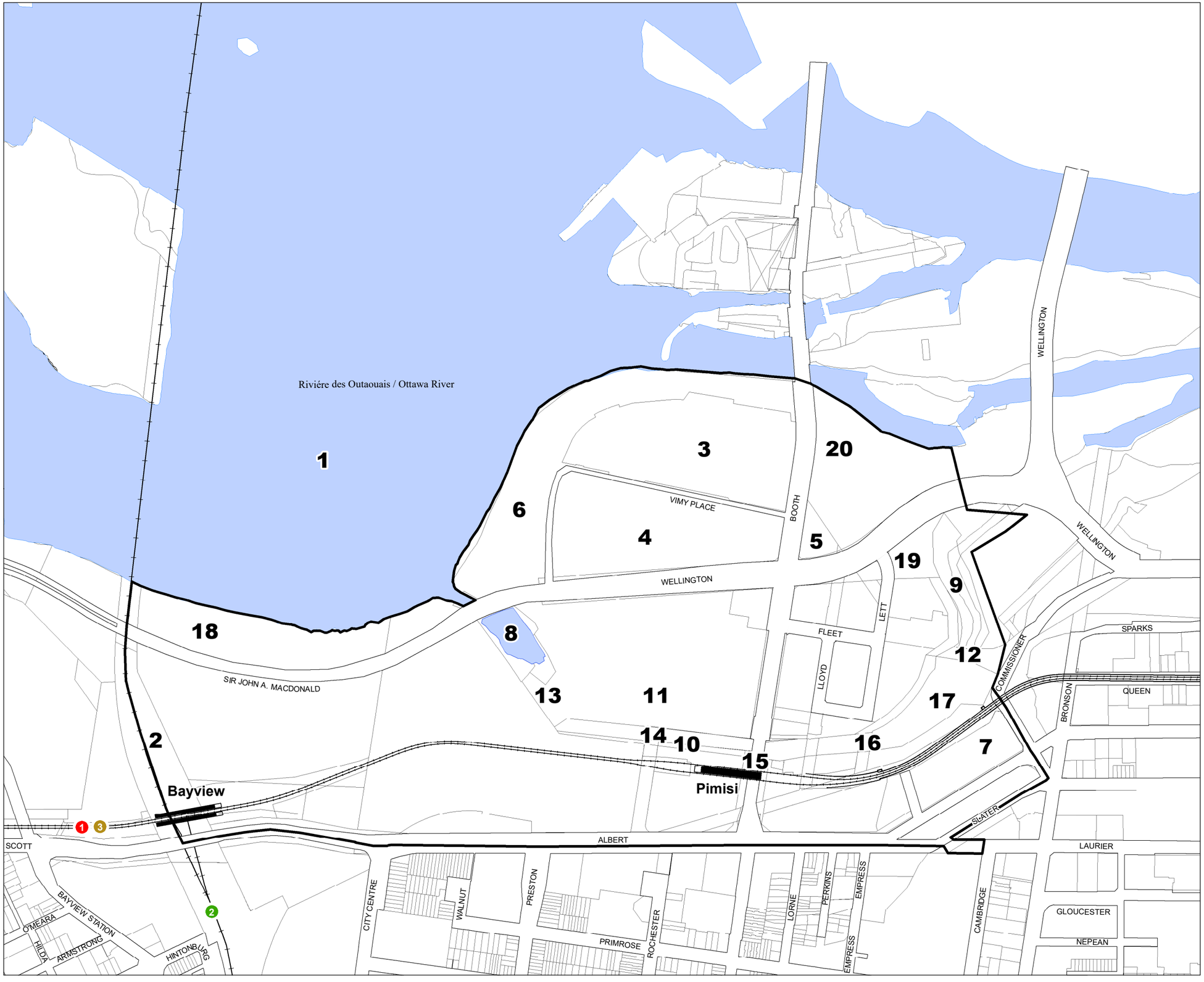
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Annex 4 - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Key Properties or Features Noted in Policy

Appendice 4 - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Propriétés ou caractéristiques principales indiquées dans la politique



Pimisi Station and LeBreton Flats District Boundary /
Limites du secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton

1. Ottawa River / Rivière des Outaouais
2. Trillium Pathway / Sentier Trillium
3. Canadian War Museum / Musée canadien de la guerre
4. LeBreton Flats Park / Parc des Plaines-LeBreton
5. National Holocaust Monument / Monument national de l'Holocauste
6. Riverfront Park / Parc riverain de la berge de la rivière des Outaouais
7. Ādisōke, Ottawa Public Library - Library and Archives Canada (OPL-LAC) Joint Facility / Ādisōke, Installation partagée de la Bibliothèque publique d'Ottawa et de Bibliothèque et Archives Canada (BPO-BAC)

OTTAWA WATERWORKS COMPLEX /
COMPLEXE DES OUVRAGES HYDRAULIQUES D'OTTAWA

8. Nepean Inlet / Canal d'amenée Nepean
9. Tailrace / Canal de fuite
10. Open aqueduct / Aqueduc à ciel ouvert
11. Buried aqueduct / Aqueduc enfoui
12. Pooley's Bridge / Pont Pooley
13. Canada Central Railway Bridge / Pont du chemin de fer Canada Central Railway
14. Broad Street Bridge /Pont de la rue Broad
15. Booth Street Bridge / Pont de la rue Booth
16. Lloyd/Lett/Grand Trunk Railway Bridge / Pont de la rue Lloyd/Lett/chemin de fer du Grand Tronc
17. Fleet Street Pumping Station/ Poste de pompage de la rue Fleet

18. Ottawa River Pathway / Sentier de la Rivière-des-Outaouais
19. Canadian Firefighters Memorial / Monument aux Pompiers Canadiens
20. National Monument to Canada's Mission in Afghanistan / Le Monument commémoratif national de la mission du Canada en Afghanistan

O-Train Station / Station de l'O-Train

1 2 3 O-Train Lines / Lignes O-Train

Ottawa

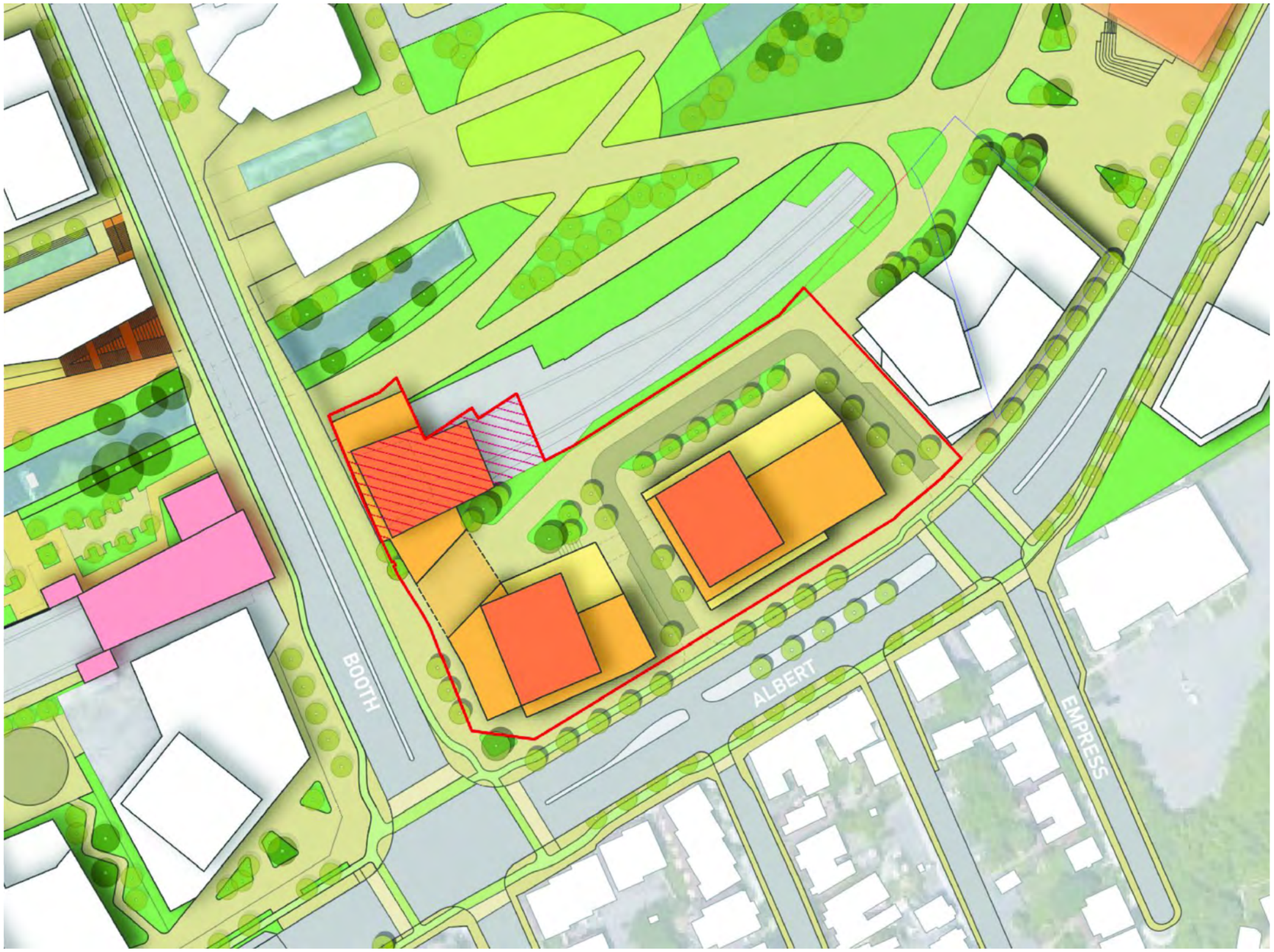
Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Annex 6 - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Demonstration Plan – Library Parcel within the Albert Corridor Character Area

Appendice 6 - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Plan de démonstration – parcelle de la bibliothèque dans le secteur pittoresque du couloir de la rue Albert



Tower /
Tour

Mid-Rise /
Bâtiment de moyenne hauteur

Potential Built Area (subject to City of Ottawa Build Over Approval) /
Secteur d'aménagement possible (sous réserve de l'approbation de la Ville d'Ottawa d'une construction au-dessus)

Podium /
Podium

Air Rights /
Les droits aériens

Subject Site /
Propriété en question

N

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

West Downtown Core / Centre-ouest

SECONDARY PLAN - Volume 2 /
PLAN SECONDAIRE - Volume 2

Annex 7 - Pimisi Station and LeBreton Flats District - Demonstration Plan – East Flats Character Area

Appendice 7 - Secteur de la station Pimisi et des plaines LeBreton - Plan de démonstration – secteur pittoresque des East Flats

Ottawa

N

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