

Riverside South Secondary Plan

Section 1: Introduction

The Riverside South area is a developing urban community outside the Greenbelt.

The Secondary Plan is a statutory document to ensure that the community is built cohesively to support the City's intergenerational investment in transit. The plan focuses principally on transit-supportive designations and mobility strategies.

The plan directs the highest densities around transit stations with lower densities located further away, a Town Centre that will function as the community's downtown, commercial areas to provide services and amenities for neighborhoods and an employment area in the northerly portion of the community, and within the Airport Operating Influence Zone for high-impact land uses. Parks, schools and institutional designations also form part of the plan.

The plan introduces mobility policies to support safety for all modes of transportation and the priority of movement of people who use active modes of transportation throughout the community. Mobility strategies are embedded in a grid-type street network for future local and collector streets and passable arterial roads to ensure that they form part of the community rather than barriers.

Vision

The vision for the Riverside South Secondary Plan is to foster and create a national model for a transit-oriented, livable, dynamic new neighborhood that takes advantage of active mobility options. The planning framework for further development will reflect the opportunity brought forth by delivering higher-order transit service in the community during the early phases of its development. Riverside South's distinction is that the majority of this new community will be built concurrently with the arrival of the O-Train Line 2 service.

While also recognizing the new level of higher-order transit service and the Official Plan's direction for 15-minute neighborhoods and reducing our environmental footprint,



this Secondary plan reflects the anticipated community's needs, wants, and experiences. At its core, the plan considers the relationship between the infrastructure, buildings and services and the people who use them.

Goals

This community's planning and design principles are based on the availability of higher-order transit, which facilitates the provision of a much more diverse range of dwelling types than is generally found in typical suburbs. The Secondary Plan embraces the following goals and objectives.

- A community that will be dense and mixed enough to generate a high degree of activity, the sort of dynamism that can exist in proximity to rail-based rapid transit stations.
- High-quality facilities and infrastructure needed to attract and support active transportation and transit.
- Urban built forms that are dense and mixed enough to generate a high degree of activity create a lively and inviting space.
- A public realm that considers scale and senses to increase optional and staying activities.

Objectives

- Provide priority of movement for active modes of transportation through a fully connected urban street and block layout.
- Provide safe and direct access to transit and local destinations for pedestrians and cyclists.
- Provide active transportation connections across and through the O-Train Line 2 to ensure that the guideway is permeable.
- Create high active transportation modal shares through deliberate community design.
- Ensure that development has a close relationship to the street with shallow setbacks where street trees and public art displays can be accommodated.
- Also, ensure that building facades define, frame and animate the public realm
- Limit car-oriented and accessory spaces to advance mobility and design goals, especially in the Town Centre.

Section 2: Designations

2.1 Neighborhood Designation



The Neighborhood's designation aims to ensure a blend of dwelling types within categories and blocks. Buildings will be urban in their look and typology and include urban form characteristics, as described in Table 6 of the Official Plan. The target total residential densities from the Official Plan have been included for reference within Appendix 1: Density Projections.

- 1) For each neighborhood area category, all development applications must demonstrate that it meets the provisions of Table 1 below.

Table 1: Neighborhood Categories

	LOCATION	MINIMUM DENSITY/ NET HECTARE	HEIGHT	FORM
LOW-DENSITY AREA	furthest from the rapid transit corridor and its stations	25 units	up to four storeys	detached and semi-detached dwellings and may include townhouses interspersed throughout the area where close to major streets and bus routes
MEDIUM-DENSITY AREA	throughout the community, typically nearer to or adjacent to collectors and arterials	38 units	two to four storeys	townhouse dwellings and may include small-lot single-detached, semi-detached, ground-oriented multi-unit dwellings and low-rise apartment dwellings;
HIGH-DENSITY I	near or adjacent to rapid transit stations and will only be located along collector streets and arterial roads	60 units	three and a half to six storeys, with the taller buildings located within walking distance of a rapid transit station	ground-oriented multiple-unit dwellings, including townhouse dwellings and low-rise and mid-rise apartment dwellings
HIGH-DENSITY II	adjacent to identified rapid transit stations east of Mosquito Creek and along collector streets and arterial roads	120 units	lower end of the high-rise range, with the tallest buildings located within walking distance of a rapid transit station	Predominantly comprise apartment dwellings and allow for low-rise apartments and townhouses throughout the areas to provide a transition

- 2) Minor variations in the range of 5 units per ha in the required minimum density for each category listed in policy 1, above may be considered if it is demonstrated that both the total density of residential units and the mix of residential unit types can be reasonably achieved by adjusting density and/or mix on remaining lands within the same plan of subdivision.
- 3) Residential uses at locations likely to attract greater foot traffic will include implementing zoning permissions for small, neighborhood-scale local commercial spaces. Drive-throughs are only permitted under a Zoning By-law Amendment application process. They will be reviewed case-by-case, ensuring that they meet or surpass the Urban Design Guidelines for Drive-Through Facilities.
- 4) Private parking will be managed to maximize curbside frontage and minimize curb cuts to allow for the most on-street parking opportunities and maximization of tree planting opportunities. Combined access to parking facilities and privately-owned rear lanes to maximize resident and visitor parking capacity is preferred.
- 5) In addition to the uses listed in Table 1 for Medium-Density areas, the following uses shall also be permitted at 4269 Limebank Road: an animal hospital, a medical facility, an animal care establishment and a personal service business.
- 6) For High-Density II areas, ancillary retail, commercial, service use or ground-oriented dwellings at the base of apartment buildings are permitted. Where these uses are provided, building heights may be increased to the middle of the high-rise range, despite the height provision in Table 1 for High-Density II areas.
- 7) Prior to considering an application to rezone lands east of Mosquito Creek from Development Reserve, the following must be submitted to the City's satisfaction:
 - a. Required land for the development of the future station platforms, grade-separated crossings and access -pedestrian, cycling and vehicle- at Collector streets D, G and H have been identified and conveyed to the City;
 - b. Phasing Plan indicating how the phasing of dwelling units and non-residential uses will occur and coincides with the construction of the future stations and crossings at Collectors D, G and H; and
 - c. A Council-approved funding mechanism to construct the identified O-Train Line 2 Stations at Collector streets D, G and H.

2.2 Neighborhood Commercial and Local Commercial Designations

There are two categories of commercial areas outside of the Town Centre in Riverside South: Local Commercial and Neighborhood Commercial.

- 1) Local Commercial areas are intended to serve the immediate neighborhood area by providing shopping and services buildings with floor plates of up to 3,000 sq.m. of gross floor area with street-fronting stores and a low-rise built form.
- 2) Neighborhood Commercial areas are anticipated to accommodate a larger range of



floor plates for retail and service facilities, possibly anchored by a retail store that serves a larger catchment area.

- 3) Both Neighborhood Commercial and Local Commercial areas are permitted and encouraged to have residential dwellings above commercial and office uses. Medical facilities and institutional uses are permitted either at grade or on upper floors.

2.3 School Designation

Four school boards serve Riverside South: English Public, English Catholic, French Public and French Catholic. Schedule A - Designation Plan identifies school sites assigned to each school board.

- 1) School sites will be dual-zoned for institutional, with Medium-Density neighborhood, outside the Town Centre and mixed-use development inside the Town Centre.
- 2) Without an amendment to this secondary plan:
 - a. School areas may be developed for residential purposes, in accordance with the underlying residential zoning, if they are not acquired for school purposes;
 - b. School sites may be "traded" between two or more boards by written agreement of the affected boards subject to the approval of the General Manager, Planning, Infrastructure and Economic Development;
 - c. The City may partner with school boards and co-locate schools with parks, stormwater areas and other public or private facilities as deemed appropriate.



- d. Minor deviations in the location of a school site may occur
- 3) School sites must be designed in a way that:
- a. Utilizes the most compact amount of land possible, places the buildings and their main entrances facing the sidewalk, and prioritizes multi-storey buildings;
 - b. Provides multi-directional, winter-maintained pedestrian connectivity to and through the site to support higher percentages of children walking or cycling to school;
 - c. Minimizes curb cuts and any other potential conflict between vehicles and active modes of transportation; and
 - d. On a site-by-site basis, new schools will be encouraged to be designed with school bus lay-bys and vehicular lay-bys in the right-of-way on separate frontages, and site plan agreements will be used to determine responsibilities for winter maintenance.

2.4 Town Centre Designation

The Town Centre will be a pedestrian-oriented hub for the larger community of Riverside South and function as its downtown. It will take advantage of its location at the terminus of the O-Train Line 2 and as a transfer hub to both local bus service and the future Transitway connecting Riverside South to Barrhaven.

To implement the target densities described in the Official Plan, the Town Centre will offer a mix of uses, including a minimum requirement of 5,170 dwelling units. The Town Centre will also include employment uses, especially office-based employment, to support daytime animation streets and businesses and take advantage of transit service. Along with the employment lands near the airport, the Town Centre will be a major place of employment in this new community.

A key component of the Town Centre will be mixed-use buildings located along pedestrian-friendly streets and mid-rise to high-rise apartment buildings and offices. The target total residential densities and jobs have been included for reference within Appendix 1: Population and Employment Projections

- 1) Before lifting the holding zone within the Town Centre area, a Town Centre Regulating Report will be required to the satisfaction of the City. The report will include:
 - a. A concept plan indicating the proposed scale, the intensity of development, the shape of public spaces, the interrelationships between buildings and the layout of the Town Centre in its entirety, conformity with the policies of this secondary plan, and must demonstrate the following:



- i. A minimum of 5,170 residential dwelling units;
 - ii. A target of 3,200 jobs - a target density of 85 jobs per net hectare);
 - iii. A fully-connected grid street pattern with shorter block lengths than in the rest of the community - in the range of 150-200 meters; and
 - iv. General conformity with the final layout of the O-Train Line 2 procurement process. Minor deviations in the plan resulting from the O-Train Line 2 procurement process of the Town Centre elements identified on Schedule A –Designation Plan and Collector Road and Main Street alignments and park locations may be permitted.
 - b. A Phasing Plan indicating how the phasing of dwelling units and non-residential uses will occur;
 - c. A Mobility Plan indicating the pedestrian and cycling connectivity throughout the Town Centre, to the surrounding community and to and from the O-Train Line 2 stations, including a pedestrian and cycling connection under/over the O-Train at the future Collector D station; and
 - d. An agreement for conveying the right-of-way to the City of the future station platforms and pedestrian/cycling overpass or underpass and station access at Collector D for 1\$.
- 2) The Town Centre shall have a variety of:
- a. Urban building types and site designs in accordance with Table 6 of the Official Plan, with commercial or retail spaces at grade along Main Street and Transit Street and allow commercial and retail uses at grade with residential or offices use in the upper storeys along all streets or locations;
 - b. Residential uses from townhouses and apartment buildings and retail stores, restaurants, bars, theatres, entertainment facilities, office space, institutional facilities, including daycare centres and public spaces;
 - c. Buildings that do not allow for individual curb cuts per unit but provide a shared parking strategy such as rear laneways, underground parking and common driveways leading to rear yard parking to maintain a close relationship to the street by providing a shallow front yard setback where street trees can be accommodated; and
 - d. Building heights of at least two storeys and up to the lower end of the high-rise range, with high-rise buildings as close as possible to a rapid transit station and with the minimum height to be achieved as two complete storeys.
 - i. Along Main Street, buildings shall have a minimum height of two storeys and a maximum height of six storeys adjacent to Main Street with additional heights permitted through the provision of stepbacks consistent with section 4.6.6 of the Official. High-rise buildings at key intersections with a podium that allows the upper storeys to be stepped back from the street consistent with section 4.6.6 of the Official Plan may be permitted.

- 3) Automobile-oriented uses such as service stations, car washes, and drive-through restaurants are prohibited in the Town Centre.
- 4) Any commercial buildings and stand-alone uses listed must meet the following provisions:
 - a. Sited close to the front lot line to frame the public streets with active frontage;
 - b. Designed to avoid long expanses of blank walls with an active entrance generally every 8 metres;
 - c. Provide a clear visual and functional connection to uses across the street or on abutting parcels; and
 - d. Locate parking in the block's interior.
- 5) Commercial sites where retail is the only use and for which an application has been approved as of the adoption of this plan shall:
 - a. Only be permitted on the parcels that directly abut the intersection of Limebank Road and Earl Armstrong Road; and
 - b. Encouraged to add other uses in future development phases.
- 6) As part of a complete application, development applications within the Town Centre must demonstrate how the proposed public right-of-way network will:
 - a. Provide a roundabout at the intersection of Main Street and Earl Armstrong and at the corner of Main Street and potentially at Collector I, which could be locations for public art in the middle of the roundabout.
 - b. Located on-street parking within parking bays and have a distinctive surface treatment
 - c. Prohibit rear lotting;
 - d. Provide active transportation infrastructure consistent with policy 4.1.2(11) of the Official Plan and other relevant Council approved directions; and
 - e. Locate loading or garbage storage areas away from streets with active-frontage buildings.
- 7) In addition to the provisions in the Official Plan, such as Section 4.1.4(11), surface parking areas within the Town Centre will:
 - a. Be located within the interior of blocks;
 - b. Coordinate driving aisles, driveway entries and, where appropriate, landscaped buffers between separate ownerships; and
 - c. Be prohibited within a depth of 20 metres extending back from the front lot line of Main Street and Transit Street.
- 8) All development along lot lines adjacent to public or private streets will be designed to animate the public spaces they face, including:
 - a. Provide a building frontage generally with a maximum setback of 3 metres comprising the entirety of the lot frontage, minus the greater of

- i. the combined width of permitted driveways and walkways giving access to the back of the lot, or
 - ii. 10% of the lot frontage.
- b. Notwithstanding the above, locate any permitted buildings within a designated park to maximize the street frontage;
- c. Greater setbacks may be permitted along minor sections of a building façade to provide for atriums and opportunities for outdoor patios or amenity spaces;
- d. Design buildings that have active entrances facing the street and at-grade glazing;
 - i. Provide an active entrance generally every 8 metres of building wall fronting onto the Main Street and Transit Street, no blank walls, and all facades articulated as vertical with architectural details, ornamentation and materials.
- e. Prohibit individual driveway access from collector streets within the Town Centre, Main Street or Transit Street by providing primary access from a side street, rear lane and/or providing shared driveways and manage driveway access from Collectors I and C with a view on limiting conflict points with active modes of transportation; and
- f. Provide architectural features and details that enhance pedestrian safety and visual interest.

2.5 Employment and Special District Designation

The Employment and Special District is located in the northern portion of the community. This area is set aside for the type of higher-impact land uses that should not be in proximity to neighborhood areas and are not negatively impacted by the proximity of airport operations. The total target jobs have been included for reference within Appendix 1: Density Projections

- 1) Development applications in the Employment and Special District must demonstrate a target density of at least 50 jobs per net hectare.
- 2) Any development within the Employment lands within the Airport Operating Influence Zone is subject to the policies found in the Official Plan and as required by the Ottawa Macdonald- Cartier International Airport Zoning Regulations.
- 3) Uses permitted include manufacturing, warehousing, logistics distribution, self-storage, communications, construction yard, outdoor storage, vehicle sales and service, office, research and development, and emergency services.
- 4) Noise-sensitive land uses, such as campgrounds, places of worship, schools, daycare facilities, and long-term care facilities, are prohibited.
- 5) Ancillary uses such as restaurants, cafeterias, convenience retail, personal services and recreational uses intended to service the employment in this area are permitted to locate at the base of buildings. They may locate independently at locations adjacent to arterials, collector streets or sensitive uses such as residential



and generally are targeted to be no more than 750 square metres per occupancy.

- 6) Development must demonstrate a pattern of block sizes, local streets, private roads, and alleyways that reflects the overall community street grid and pattern, as extensions of and direct connections to surrounding streets.
- 7) Buildings must be located close to the street at major street intersections or at the end of street view corridors with parking located to the sides or rear of buildings.



2.6 Institutional Designation

Institutional areas are located close to main intersections, complementing other local services/retail destinations or reflecting existing institutional uses.

- 1) Uses permitted are places of worship, daycare centres, emergency services or other government facilities.
- 2) If an Institutional block is not acquired for institutional purposes within four years of registration of the subdivision agreement or 85% buildout of the phase containing the Institutional block (whichever occurs first), the block in whole or in part must be offered to the City. If the City does acquire the lands, other residential uses may be considered consistent with the neighborhood designation.

Section 3: Mobility

Riverside South is intended to be a contemporary community planned around active transportation and a much-reduced dependence on automobiles than late 20th-century suburban communities. The construction of the O-Train Line 2 to Limebank Station and the land use directions in this secondary plan are intended to support a highly balanced range of mobility options for residents.



The primary goal of the mobility policies is to ensure convenient transit trips for regional trips along the O-Train and Transitway network and enable people to use active modes of transportation for local and community trips.

3.1 Transit

Transit capacity will be the primary measure of mass mobility performance for this community, its residents, commercial establishments, and jobs. Transit capacity will be measured based on the O-Train Line 2 stations to be constructed as part of the Stage 2 LRT procurement, the Future O-Train Stations identified on Schedule A - Designation Plan, and the bus service that will connect to the stations across and beyond the community.

- 1) The City targets a minimum of a 33% transit modal share for the Riverside South community.
- 2) All transportation decisions, including roadway design, extension and expansions, will have regard to the transit modal share target and will support its achievement or surpass it without requiring an accommodation from, or dilution of, the active transportation network.
- 3) At the time of detailed design for the Limebank and Earl Armstrong arterial roads, priority for safety and movement will be given to people who walk, cycle and use transit, in this order. Existing space for vehicles may be reallocated such that the level of service for transit, pedestrians and cyclists will be the highest among modes.
- 4) Development east of Mosquito Creek must occur together with the construction of future stations at Collector D, G and H. At the time of development approval, the stations must either be operational or have sufficient funding secured for their implementation through a Council-approved mechanism.
- 5) Where a new development proposal in proximity to a future station is submitted before Council approves funding, the proponent of development may enter into a front-ending agreement to build the station ahead of its City-scheduled implementation.

3.2 Street Network

The street network for the Riverside South community is based on a fully-connected grid. All streets will connect so that the grid offers full porosity as opposed to being structured to funnel vehicular traffic. This means local streets will connect directly to arterials. Riverside South is an urban community with an urban approach to transportation and street design that is more consistent with the Official Plan's inner urban and outer urban transects than the suburban transect. Traffic impacts like cut-through or speeding traffic must be mitigated using urban approaches such as one-way streets, turn restrictions and physical street design.



- 1) Plans of subdivision will be evaluated based on the following:
 - a. The local, collector and arterial street network will be a fully connected grid. Those streets will function as access streets as described in Section 4.1 of the Official Plan and will incorporate traffic calming design elements upon initial construction as outlined in the Street Planning Manual for New Neighborhoods;
 - b. Streets will be located such that blocks will generally be no larger than about one hectare or slightly more where local topographical or natural conditions make slightly larger blocks necessary;
 - c. In addition to dedications required for road right of way widths, rapid transit corridors and stormwater corridors, future development applications are required to provide right-of-way land dedication for multi-use pathways as identified on Schedule A - Designation Plan; and
 - d. The street network will be in keeping with the intent and concept shown in Annex 2 for the areas East of Mosquito creek.

All Arterial Roads:

The arterial roads within the Riverside South community are River Road, Earl Armstrong Road, Limebank Road, Leitrim Road and Bowesville, as described in the Designation Map.

- 1) Unless otherwise stated, arterial Road right-of-way design shall be in accordance with the approved Environmental Assessments, the City's approved Regional Road Corridor Design Guidelines and the Arterial Road Cross-Sections stemming from Building Better and Smarter Suburbs initiative.
- 2) If the arterials listed above are due for widening and substantial abutting development has not taken place, then the widened right-of-way design is to consider all safety considerations that apply to arterials that connect across a built environment. The City's goal is to avoid investing twice in the same corridor. Every effort will be made to ensure that the timing of the City's investment in the arterials' widening corresponds with the advancement of development of the abutting lands or does not result in the construction of a right-of-way that would need to be reconstructed soon thereafter to reflect built-out conditions when build-out occurs.

Therefore, the goal is to undertake the arterials' reconstruction simultaneously as, or shortly after, the start of development of the urbanized development conditions along the roadway as described in this plan to meet the policies above.
- 3) Buildings along the frontage of arterial roads will have a maximum building front yard setback that reflects the planned and intended context: a more urban and shallower setback for the arterial segments listed in policy 3.2(6) and a less urban setback, but one that still provides a clear relationship of building to the street for the arterial segments listed in policy 3.2(5), with the setback area being used for landscaping or building forecourts, but not for parking.
- 4) The Environmental Assessment for the design of arterial roadways, or any revision to an existing Environmental Assessment, shall take direction from this secondary



plan when establishing cross-sections and geometric designs.

Community Edges

Community edges are arterial corridors that currently prioritize automobile and transit movement. These roads will generally provide faster-operating speeds and fewer building frontages than comparative arterials interior to the community.

- 5) The following arterial road segments are recognized as Community Edges.
 - a. River Road. Over time, this road segment should develop into a scenic entry route, as identified in the Official Plan, and provide formore urban conditions, including cycle tracks and sidewalks on both sides, streettrees along the edges of the right-of-way, and orientation of building facades towards River Road without direct vehicular access.
 - b. Existing Leitrim Road (River Road to Limebank Road). This arterial road will remain in service in its current location. As per the Leitrim Road Realignment and Widening Environmental Assessment Study (2018), this will be a two-lane undivided arterial road with a paved shoulder on the north side and a new multi-use pathway on the south side. A new single-lane roundabout will be constructed at the intersection of existing Leitrim Road and River Road; and
 - c. Existing Leitrim Road east of Limebank Road would remain in service until the Ottawa International Airport Authority implements a third runway. The timing of

the road closure and the use and ownership of the existing right-of-way would be determined and coordinated with area plans in the future.

Arterial Streets serving the interior of communities

There are several arterial streets segments that service the interior of the communities and form part of them rather than form their edges. While providing for major cross-city transportation movements, these streets must provide a high-quality public realm that maintains the safety of vulnerable users. In all cases, the priority of movement for sustainable modes of transportation will be in advance of the general traffic.

- 6) The following segments are recognized as forming part of the community
 - a. Limebank Road (between Collector J and the Spratt Road extension);
 - b. Earl Armstrong Road (between Collector B and Bowesville Road);
 - c. River Road (between Collector B and Earl Armstrong); and
 - d. Leirim Road through Riverside South employment lands (from a point west of Limebank Road to approximately the future Collector H.
- 7) Noise barriers will not be used along Arterial Streets serving the community.
- 8) Buildings will front on the Arterial Streets serving the community with pedestrian entrances facing the sidewalk.
- 9) Lower vehicular operating speeds are to be planned for Arterial Streets serving the community, reflecting the urban form planned for the abutting lands.
- 10) Limebank Road (between Collector J and the Spratt Road extension) and Earl Armstrong Road (between Collector B and Bowesville Road) will have the following features concurrently with the development of abutting lands:
 - a. Fully urban cross-sections;
 - b. 50 km/h target operating speed;
 - c. Four lanes without median;
 - d. No vehicular access to properties;
 - e. On-street parking at appropriate locations to serve street-fronting retail accessed on foot from the sidewalk;
 - f. Direct connections and full access to all local streets - right-in, right-out or full access and signalized;
 - g. Disconnected window streets are prohibited;
 - h. Transit facilities, such as bus pads and shelters, are incorporated into the right-of-way width by providing ride over bus platforms;

- i. Wider right-of-way as needed at signalized intersections or at intersections with roundabouts; otherwise, with a right-of-way width that minimizes land requirement and maximizes the developability of abutting lands;
 - j. No turn channels except in special circumstances;
 - k. Single left-turn lanes only, and only where needed;
 - l. Street trees along both edges of the right-of-way;
 - m. Sidewalks and cycle tracks on both sides;
 - n. Convenient, direct and safe pedestrian and cycling crossings along desire lines as a priority over other modes, at intervals of approximately 200m that maintain high levels of pedestrian connectivity to increase permeability; and
 - o. Additional right-of-way width adjacent to Earl Armstrong Road may be required to accommodate at-grade multi-use pathway connections between the Trans Canada pipeline easement and Collector "G" as shown on Schedule A- Designation Plan.
- 11) Where Limebank Road crosses the O-Train, the right-of-way design must fully support the future land uses approved in this Secondary Plan by providing the following: sufficient space for controlled intersections and enhanced pedestrian and cycling connections, including a continuous bi-directional cycle-track across Limebank Road, and street furniture, wayfinding and public art, and direct active transportation linkages to adjacent buildings or land use while keeping in mind the purpose of this major north-south arterial roadway.
- 12) The realigned Leitrim Road through Riverside South employment lands (from a point west of Limebank Road to approximately the future Collector H) – must protect for the approved arterial road width along the approved realignment route but may be constructed within that right of way as a collector road until the new airport runway is constructed generally along the existing Leitrim Road alignment. The realigned Leitrim Road through Riverside South will have the following features:
- a. Fully urban cross-sections;
 - b. Four lanes without a median, for 60 km/h design speed and anticipated 60 km/h posted speed;
 - c. Sidewalks and cycle tracks on both sides;
 - d. Transit facilities, such as bus pads and shelters, incorporated into the right of way width;
 - e. Wider right-of-way as needed at intersections, otherwise with a right-of-way width that minimizes land requirement and maximizes the developability of abutting lands;
 - f. Intersection control (roundabouts or signalized intersections) at realigned Leitrim Road and future collector roads will be determined as part of future plan of subdivisions;
 - g. New protected intersection of realigned Leitrim Road with Limebank Road; and

- h. New protected intersection of realigned Leitrim Road with existing Leitrim Road (west of Limebank Road).

Collectors:

Collector streets function as the community's traffic and bus transit connecting links to the broader arterial roads and transit system. Safe and predictable intersection designs can improve safety for all users. Enhanced designed that slow speeds for cars to limit collisions with pedestrians and cyclists, and if they do occur, they will be at a slow enough speed that no one will be seriously injured.

- 13) Collector street right-of-way design shall be in accordance with the City's approved Designing Neighbourhood Collector Streets guidelines and standards developed because of the Building Better and Smarter Suburbs initiative and will include built-intraffice calming measures. They should be designed for a maximum 40 km/h target speed or less.
- 14) At important pedestrian crossings adjacent to schools, parks, O-Train and Transitway Stations and similar facilities, and where Collector street intersects, special pavement treatment will mark the crossing by including enhanced pedestrian facilities and traffic calming features. The type of traffic calming measure may include surface colour/texture/material, raised deflection or horizontal deflection. The measure chosen will be context-specific and consider transit operations on the subject roadways.
- 15) A woonerf format street or an equivalent public space will be provided in the public right-of-way abutting the parkette that is located at the corner of Collector D and Transit Street
- 16) Collectors must incorporate:
 - a. Sidewalks and cycle tracks consistent with policy 4.1.2(11) of the Official Plan;
 - b. Transit facilities, such as bus pads and shelters into the right of way width on streets where transit service is planned by providing ride over bus platforms;
 - c. Roundabouts or mini-roundabouts at appropriate intersections, such as at the Main Street and Earl Armstrong intersection and at the Bowesville and Earl Armstrong intersection;
 - d. At gateway locations, landscape features and urban landmarks;
 - e. Parking strategies to limit individual driveways, reduce conflicts with active modes of transportation, and increase the tree canopy. Priority shall be given to the provision of trees over driveways.
 - f. On-street parking as a calming traffic measure to promote a safe pedestrian environment; and
 - g. Signage provided by development proponents at the time of subdivision construction.

Local Streets:

Local streets constitute a significant proportion of the public space, providing the primary neighbourhood pedestrian, cycling and vehicular network and providing linkages to transit service as well as local destinations such as parks, schools, Transitway and O-Train Line 2 Stations. Local streets will be designed for a 30km/h target speed or less.

17) Following Building Better and Smarter Suburbs initiative and the City's Street Planning Manual, the following must be provided:

- a. Local streets as a fully-connected grid with the final street layout determined at the time of subdivision;
- b. Local street intersections may be offset to discourage cut-through traffic; and
- c. Road design standards that support intensification while providing safe pedestrian, cycling and driving conditions, including introducing traffic-calming measures into the initial road design.

18) Local streets must incorporate:

- a. At a minimum, a sidewalk on one side of the street and sidewalks on both sides, per policy 4.1.2(11) of the Official Plan;
- b. Traffic calming measures within the rights-of-way near schools, parks and other high pedestrian activity areas; and
- c. On-street parking is permitted on at least one side, with signage provided by development proponents at the time of subdivision construction.

19) On the north side of Nicholls Island Road between the River and the First Road intersection heading north, an additional 10-metre right-of-way shall be added to provide a treed hedgerow as a screen to development.

3.3 Main Street

Main Street is located in the Town Centre area and is envisioned as an active retail and commercial street, with restaurants and entertainment centres to attract visitors. The City's policy is to have the Main Street develop as an urban environment from the initial phases to full completion as an anchor for, and companion to, Limebank Station.

1) Main Street will develop in accordance with Appendix 2 – Main Street Cross Section and must incorporate:

- a. A woonerf format street along the northern portion must be provided to set the stage for mobility and permission to appropriate the space by different users. This format may be used for the entire extent of the Main Street;



- b. Two traffic lanes, on-street parking on both sides, minimum 2.5 metre wide sidewalks on both sides, and special surface treatment at intersections; and
 - c. A tree canopy with large mature trees. The development shall consider required soil volume and setbacks, sidewalk, utilities and road while providing for a tree-lined street.
- 2) Main Street must be designed for target vehicle speeds of 30 km/h or less with safe pedestrian connections.
 - 3) A pedestrian crossover combined with other complementary traffic calming will be provided between the school and the park on either side of Transit Street.
 - 4) The provision of a roundabout at the Mainstreet and Earl Armstrong intersection shall be considered, and a wider right-of-way to accommodate this roundabout may be required.

3.4 Transit Street

Transit Street (to be renamed at Plan of Subdivision) is located within the Town Centre, and it is envisioned to be a pedestrian-oriented corridor that provides retail, commercial and residential functions for the community. Transit Street will be an integral component of the Town Centre.

- 1) Transit Street is envisioned to develop in accordance with Appendix 3 – Transit Street Cross Section and must incorporate:
 - a. East of Main Street - two-way traffic lanes, minimum 2.5 metre wide sidewalks and cycle tracks and on-street parking adjacent to the sidewalk on both north and south sides of the O-Train corridor;
 - b. West of Main Street - one-way traffic lanes, minimum 2.5 metre wide sidewalks and cycle tracks and on-street parking adjacent to the sidewalk on both north and south sides of the Transitway corridor;
 - c. Trees planted on both sides of the street with the trees adjacent to retail / commercial or residential being spaced 8-10 metres to allow views; and
 - d. Special pavement treatments clearly marked pedestrian crossings by means of change in surface colour, texture and/or material, or line painting.

3.5 Bus Loop

- 1) The western part of the bus-only street south of the public plaza east of Limebank Station will be closed and conveyed to the abutting development proponent for development purposes when Main Street extends south, past Limebank Station. Annex 1 shows the general intent of the policy and the resulting road configuration.

3.5 Rail Setbacks



The O-Train Right of Way varies in width from approximately 42m to 51m. The Stage 2 guideway drawings show the main track and secondary track located 4.5m apart.

- 1) Where lands are not required for the operation of the O-Train, other City mobility infrastructure may be located in this right-of-way, such as streets, MUPs and linear parks.
- 2) New development on land adjacent to O-Train Line 2 or Transitway corridors should generally be located no more than 18m from the edge of the tracks, consistent with the Development Viability Assessment tool as outlined in Appendix A of the FCM-RAC Guidelines. An engineering report shall outline and identify mitigations measures against noise and vibrations and ensure safe operations. The report may be peer-reviewed by an expert third party at the applicant's expense.
- 3) To enhance the pedestrian experience and visibility, there will be no noise barriers along the O-Train or Transitway corridors. The fencing of the corridor will be transparent rather than solid and have a maximum height of 1 metre. Where plans of subdivision do not propose single-loaded streets along the O-Train or Transitway corridors and have multi-use pathways, properties located along the multi-use pathways will be designed to have active entrances fronting this corridor. To delineate the multi-use pathway and enhance pedestrian safety on the multi-use pathways, design options that enhance the experience along the corridor should be employed.

Section 4: Greenspace

4.1 Parks

The park system consists of District Parks, Community Parks, Neighbourhood Parks, and Parkettes as identified in Schedule A- Designation Plan.

The Parks within Riverside South include:

- a. Two District Parks are targeted to be approximately 10.7 hectares and 18.5 hectares;
 - i. Part of the 18.5 hectare District Park located north of Earl Armstrong Road, east of collector "G", is not subject to the Park Land Dedication By-law requirements as it was purchased by the City. This park is envisioned to develop in a manner that supports transit and shall provide mixed-use buildings residential buildings together with the park facilities along the north side of Earl Armstrong Road.
- b. Community Parks are targeted to be approximately 3.2 hectares each, most of which are located adjacent to schools in each neighbourhood;
- c. Neighbourhood Parks with a size of 1.2 hectares to 3.2 hectares each serving the surrounding neighbourhood areas;



- d. Parkettes, with a size of 0.4 hectares to 1.2 hectares;
 - e. Urban Parkettes with a size of 0.2 hectares to 0.4 hectares, including a parkette along Main Street, as identified on Schedule A –Designation Plan; and
 - f. Urban Plazas with a minimum size of 400 square metres.
- 1) All parks are permitted to have active and passive recreational uses, including play areas, sports fields, community buildings (including daycare centres), recreational facilities and ancillary retail, restaurant, and service uses.
 - 2) The parkette identified within the Town Centre, along the transit corridor east of Limebank Road, will act as a central public space for the high-density neighbourhood area on the south side of the transit corridor.
 - 3) Where a park abuts a school, the design of blocks is encouraged to provide connections for the sports fields, pedestrian facilities and vehicular parking areas.
 - 4) Without an amendment to this secondary plan, parks may change locations and size.
 - 5) Parkland will be provided in accordance with the Ottawa Parkland Dedication By-law, including the option for cash-in-lieu of parkland.

4.2 Greenspace System and Urban Natural Features

The Greenspace system consists of green Transportation and Utility Corridors, Stormwater Management Facilities and Passive Open Space as identified on Schedule A: Designation Plan. Urban Natural features are features such as woodlands, wetlands and vegetated ravines throughout the urban area, protected and managed primarily for their environmental values.

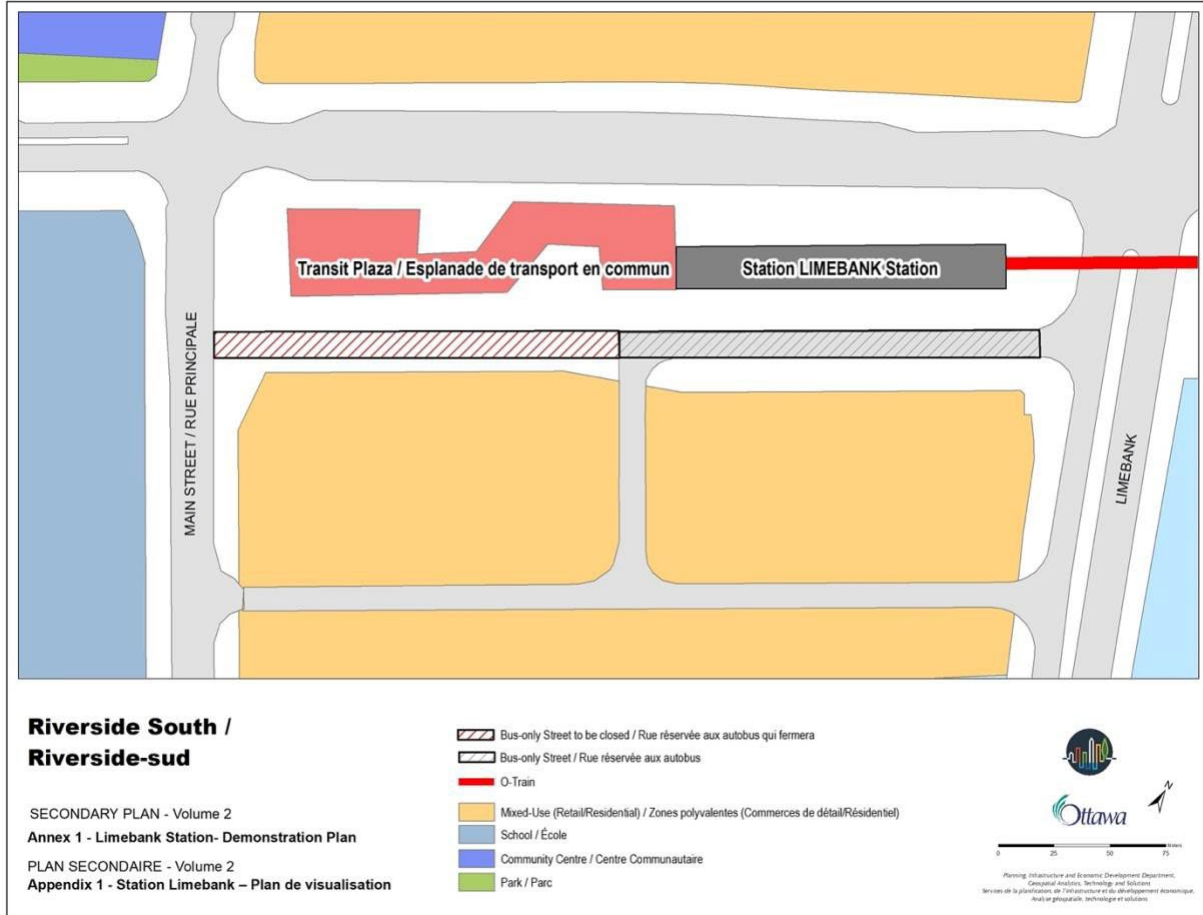
Urban Natural Features to be retained and preserved in City ownership are identified on Schedule A: Designation Plan.

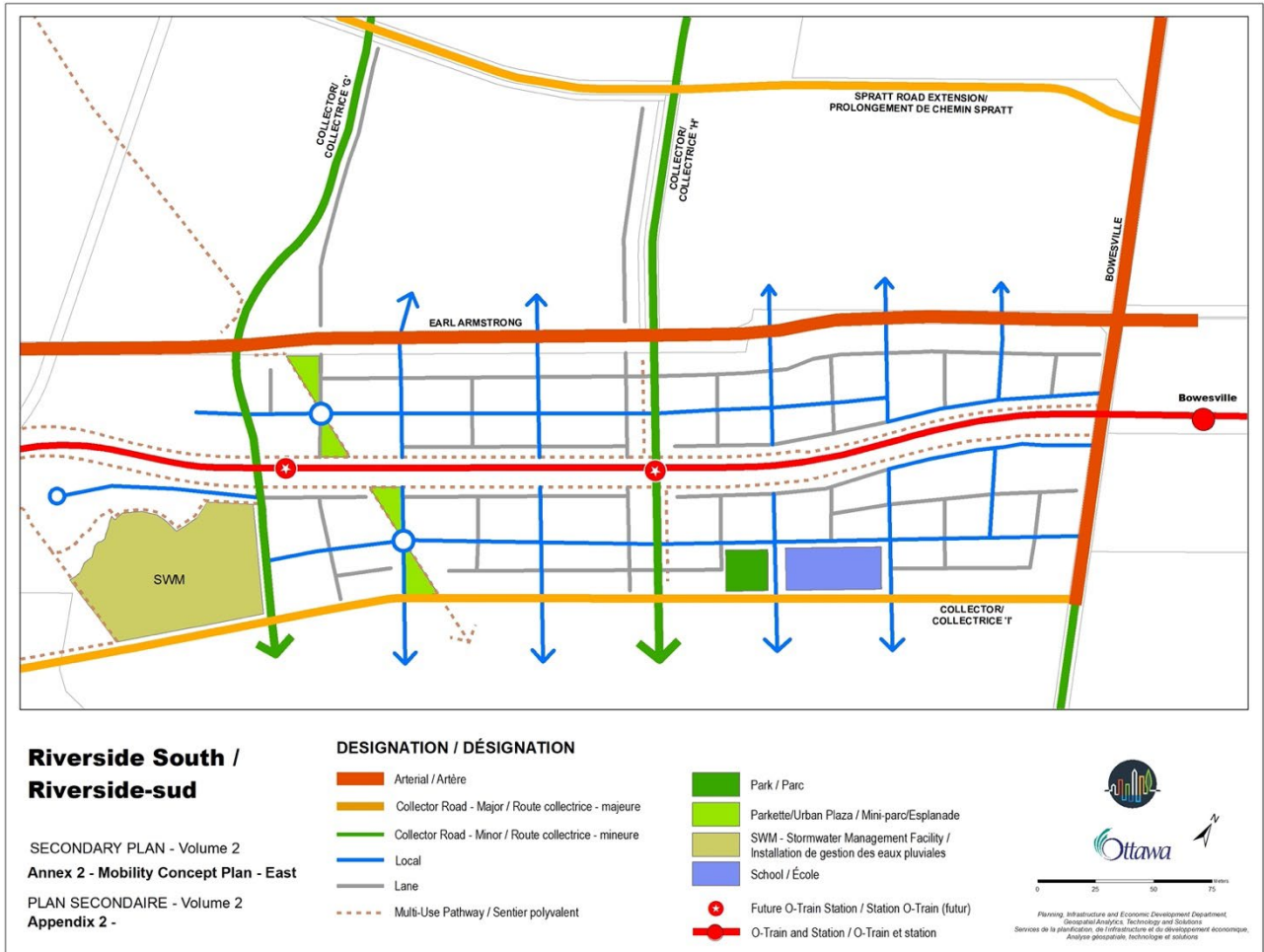
- 1) To preserve trees within the community, the development of lands adjacent to retained Urban Natural Features will require the preparation of both an Environmental Impact Statement and a Tree Conservation Report. These studies may be combined.
- 2) Passive Open Spaces are hazardous lands and part of the natural heritage system, and they will:
 - a. Be transferred to the City for \$1 at the time of development of adjacent lands as non-developable components of the natural heritage system;
 - b. Be delineated during the development review process, in consultation with the Rideau Valley Conservation Authority, based on an Environmental Impact Statement (EIS) and a geotechnical study taking into account the assumptions of the Master Drainage Plan and Infrastructure Servicing Study; and



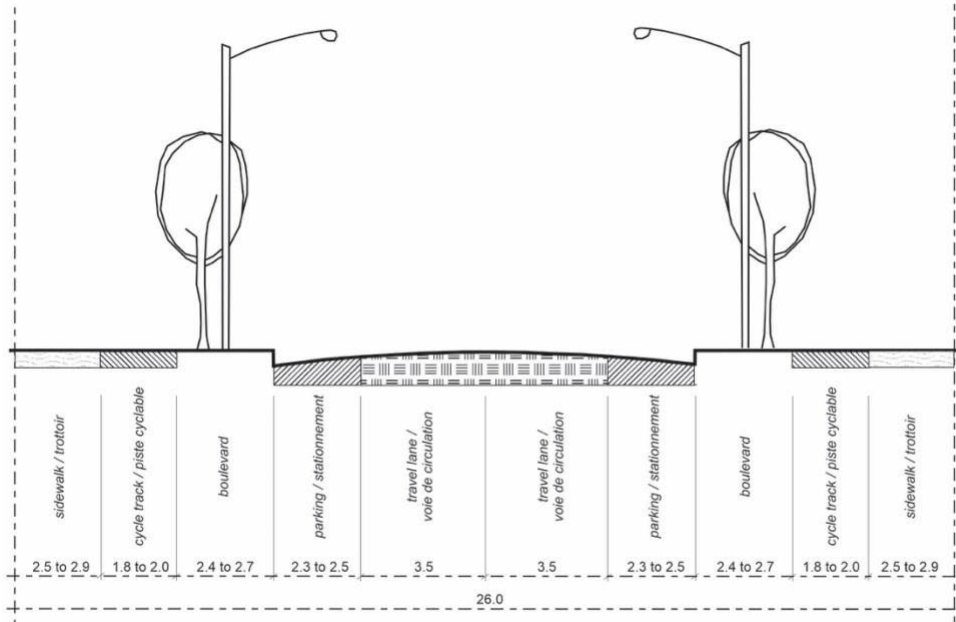
- c. Consider pedestrian pathway links within the corridor to adjacent Multi-use Pathways with clearly defined access points and signage to inform and orient pedestrians.
- 3) In an effort to preserve the visual quality of the Rideau River Valley Land system, enhanced landscaping and/or building height restrictions may be required for adjacent development.
- 4) As per the Master Drainage Plan and Infrastructure Servicing Study, Stormwater Management Facilities:
 - a. Are encouraged to add recreational, ecological and aesthetic value to adjacent land uses;
 - b. Ponds are encouraged to be located with at least one open frontage on an abutting road, with homes and other buildings facing the pond. Homes backing on the pond should have an entrance that fronts and leads to the pond with a clear demarcation between the private and pond through the provision of a transparent fence, no higher than 1.5m; and
 - c. They may be relocated/altered to accommodate changes in land use patterns and road alignments or adjusted in size or shape, without an amendment to this secondary plan, in consultation with the Rideau Valley Conservation Authority. Specifically, Tributary 7A-R1, 7A-R2, 7A-R3 and 7A-R4 may be relocated to an area outside the study area subject to natural channel design and an appropriate riparian corridor in consultation with the Rideau Valley Conservation Authority.
- 5) Multi-use pathways will be provided adjacent to the Passive Open Space and Stormwater Management Facility as shown on Schedule A - Designation Plan, to accommodate pathway links and to connect with the broader bicycle and pedestrian system, with clearly defined access points and signage to inform and orient users; these Multi-use pathways will also provide for an appropriate transition in distance and grade change to adjacent land uses
- 6) In addition to the functions listed above for each open space category, all open space areas may include trails and low-impact recreational uses, where appropriate.

Annex 1 – Limebank Station - Demonstration Plan





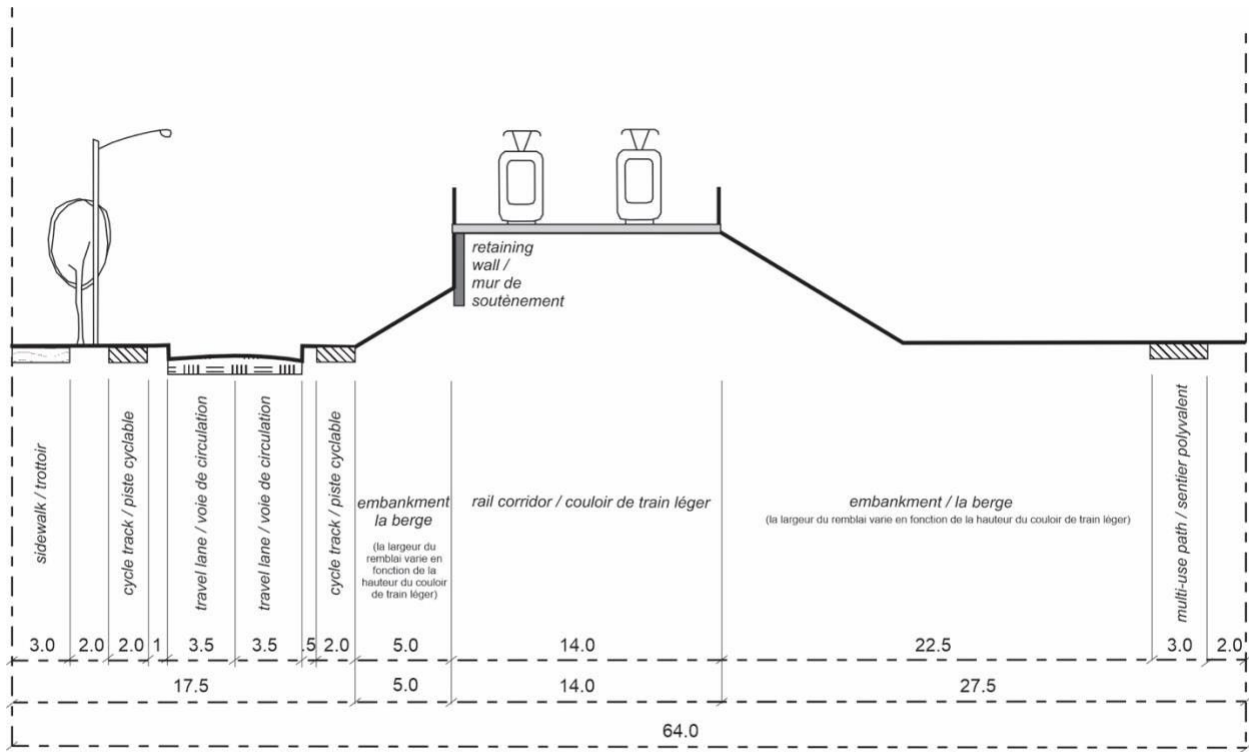
Appendix 2 – Main Street Cross-Section



APPENDIX 2
RIVERSIDE SOUTH - CORE AREA
MAIN STREET X-SECTION

APPENDICE 2
RIVERSIDE-SUD - CENTRE
COUPE TRANSVERSALE DE LA RUE PRINCIPALE

Appendix 3- Transit Street Cross-Section



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

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

Le Plan secondaire de Riverside-Sud

Section 1 : Introduction

Le secteur de Riverside-Sud est une collectivité urbaine aménagée hors de la ceinture de verdure.

Le Plan secondaire est un document officiel qui vise à assurer la cohésion dans l'aménagement de la collectivité afin de promouvoir l'investissement intergénérationnel de la Ville dans les transports en commun. Ce plan priorise essentiellement les désignations favorables aux transports en commun et les stratégies de mobilité.

Le Plan dicte l'aménagement des plus grandes densités dans les environs des transports en commun et des moindres densités dans les autres zones; le centre de la ville constituera le cœur du centre-ville, les zones commerciales assureront les services et les commodités des quartiers et un pôle d'emploi est prévu dans la partie nord de la collectivité, ainsi que dans la zone d'influence de l'exploitation de l'aéroport, pour les aménagements dont l'impact est majeur. Les parcs, les écoles et les désignations institutionnelles font aussi partie de ce plan.

Ce plan prévoit des politiques sur la mobilité afin d'assurer la sécurité de tous les modes de transport et de donner la priorité aux déplacements des personnes qui font appel aux modes de transport actif dans toute la collectivité. Les stratégies de mobilité sont intégrées dans un réseau de rues quadrillé pour les rues locales et les routes collectrices projetées, ainsi que pour les artères carrossables afin de veiller à ce qu'elles fassent partie de la collectivité au lieu de constituer des obstacles.

Vision

La vision du Plan secondaire de Riverside-Sud consiste à promouvoir et à créer un modèle national pour ce nouveau quartier habitable, dynamique et axé sur les transports en commun, en plus de profiter des options de la mobilité active. Le cadre de planification des travaux d'aménagement projetés tiendra compte de l'occasion offerte par l'aménagement des services de transport en commun supérieurs dans la collectivité durant les premières phases de son aménagement. Si le secteur de Riverside-Sud est distinct, c'est parce que la majorité de cette nouvelle collectivité sera aménagée de front avec la mise en service de la Ligne 2 de l'O-Train.

Bien qu'il tienne également compte du nouveau niveau de services de transport en commun supérieurs et de l'orientation adoptée dans le Plan officiel pour les quartiers du quart d'heure, en plus de réduire notre empreinte environnementale, ce plan secondaire fait état des besoins, des souhaits et des expériences prévus dans la collectivité.

Essentiellement, il tient compte de la relation entre les infrastructures, les bâtiments et les services, ainsi que les citoyens qui y font appel.

Objectifs

Les principes de planification et de conception de cette collectivité s'inspirent de la mise en service des transports en commun supérieurs, qui favorisent l'aménagement d'un ensemble beaucoup plus divers de types d'habitations, que l'on trouve généralement dans les quartiers typiques. Le Plan secondaire regroupe les buts et les objectifs suivants :

- une collectivité qui sera assez dense et polyvalente pour générer un degré élevé d'activité, soit le genre de dynamisme qui existe à proximité des stations de train pour les transports en commun rapides;
- les installations et les infrastructures de grande qualité nécessaires pour attirer et promouvoir le transport actif et les transports en commun;
- des formes urbaines bâties assez denses et polyvalentes pour générer un degré élevé d'activité afin de créer un espace vivant et invitant;
- un domaine public qui tient compte de l'échelle et des sentiments d'appartenance et autres afin d'accroître les activités optionnelles et les activités de séjour.

Objectifs

- Donner la priorité à l'aménagement des modes de transport actifs grâce à l'aménagement parfaitement connecté des rues et des îlots urbains.
- Assurer l'accès sécuritaire direct aux transports en commun et aux destinations locales pour les piétons et les cyclistes.
- Prévoir des liaisons de transport actif dans l'ensemble de la Ligne 2 de l'O-Train pour s'assurer que la voie de guidage est perméable.
- Créer des parts modales de transport actif élevées grâce à la conception réfléchie de la collectivité.
- S'assurer que les aménagements ont des liens étroits avec la rue et avec des marges de retrait peu profondes dans les cas où on peut planter des arbres urbains et installer des œuvres d'art public.
- Veiller également à ce que les façades des bâtiments définissent, encadrent et animent le domaine public.
- Limiter les espaces destinés aux voitures et les espaces accessoires afin de promouvoir les objectifs de la mobilité et de la conception, surtout dans le centre de la ville.

Section 2 : Désignations

2.1 Désignation de quartier

Cette désignation vise à assurer une palette de types d'habitations dans les catégories et dans les quadrilatères. Les bâtiments auront une allure et une typologie urbaines et reprendront les caractéristiques de formes décrites dans le tableau 6 du Plan officiel. Les densités résidentielles totales cibles du Plan officiel sont reproduites pour consultation dans l'appendice 1 (Prévision de la densité).

- 1) Pour chaque catégorie de secteurs du quartier, toutes les demandes d'aménagement doivent démontrer que les secteurs respectent les dispositions du tableau 1 ci-après.

Tableau 1 : Catégories de quartiers

	LOCALISATION	DENSITÉ MINIMUM/HECTARE NET	HAUTEUR	FORME
ZONE DE FAIBLE DENSITÉ	Quartier le plus éloigné du couloir de transport en commun et de ses stations	25 logements	À concurrence de quatre étages	Maisons individuelles et habitations jumelées; la forme peut comprendre des habitations en rangée rythmant l'ensemble de la zone dans les cas où elles sont proches des rues principales et des circuits d'autobus.
ZONE DE MOYENNE DENSITÉ	Dans l'ensemble de la collectivité, généralement proche ou non loin des routes collectrices et des artères	38 logements	De deux à quatre étages	Habitations en rangée et, parfois, maisons individuelles sur les petits lots, habitations jumelées, immeubles à logements multiples de plain-pied et immeubles d'appartements de faible hauteur
ZONE DE GRANDE DENSITÉ I	Proche ou non loin des stations de transport en commun; ces zones sont situées uniquement le long des routes collectrices et des artères.	60 logements	De trois étages et demi à six étages; les plus grande hauteur se trouvent non loin à pied d'une station de transport en commun rapide.	Immeubles à logements multiples de plain-pied, dont les habitations en rangée et les immeubles d'appartements de faible et de moyenne hauteurs
ZONE DE GRANDE DENSITÉ II	Non loin des stations de transport en commun rapide indiquées à l'est du ruisseau Mosquito et le long des routes	120 logements	Extrémité inférieure de la fourchette des bâtiments de grande hauteur; les plus hauts sont situés non loin à pied d'une station	Il s'agit essentiellement d'immeubles d'appartements et parfois d'immeubles d'appartements de faible hauteur et d'habitations en rangée dans l'ensemble des secteurs, pour assurer une transition.

collectrices et des artères

de transport en commun rapide.

- 2) On peut se pencher sur les dérogations mineures de l'ordre de cinq logements par hectare dans la densité minimum obligatoire pour chacune des catégories énumérées dans la politique 1) ci-dessus si on peut démontrer que la densité totale des logements et l'ensemble des types de logements peuvent être réalisés à juste titre en redressant la densité ou l'ensemble des types de logements sur les terrains restants dans le même plan de lotissement.
- 3) Dans les aménagements résidentiels sur les sites qui pourraient probablement attirer un achalandage piétonnier plus nombreux, on mettra en œuvre les autorisations de zonage pour les petits espaces commerciaux locaux à l'échelle des quartiers. Les passages automobiles ne sont autorisés que dans le cadre d'une demande de modification du *Règlement de zonage*. On les revoit dans chaque cas particulier, en veillant à ce qu'ils respectent rigoureusement ou largement les Directives d'esthétique urbaine pour les passages automobiles.
- 4) Le stationnement privé sera géré pour maximiser la façade en bordure de rue et pour minorer les bateaux de trottoir afin de permettre d'aménager le plus grand nombre de places de stationnement possible et de maximiser les occasions de planter des arbres. Il est préférable de prévoir des voies d'accès combinées menant aux infrastructures de stationnement et aux voies arrière du domaine privé afin de maximiser la capacité de stationnement des résidents et des visiteurs.
- 5) Outre les aménagements énumérés dans le tableau 1 pour les zones de moyenne densité, les aménagements suivants seront aussi autorisés au 4269, chemin Limebank : hôpital vétérinaire, établissement médical, établissement de soins des animaux et entreprise de services personnels.
- 6) Pour les zones de grande densité II, les commerces de détail, les bureaux, les services ou les habitations de plain-pied dans le socle des immeubles d'appartements sont autorisés. Dans les cas où ces aménagements sont prévus, on peut augmenter la hauteur des bâtiments pour la porter au milieu de l'échelle des bâtiments de grande hauteur, malgré les dispositions prévues pour la hauteur dans le tableau 1 pour les zones de grande densité II.
- 7) Avant de se pencher sur une demande de rezonage des terrains à l'est du ruisseau Mosquito à partir de la réserve d'aménagement, il faut soumettre les éléments d'information suivants à la satisfaction de la Ville :

- a. la superficie obligatoire pour l'aménagement des plateformes projetées de la station, des passages séparés au sol et des accès piétonniers, cyclables et automobiles dans les routes collectrices D, G et H a été définie et communiquée à la Ville;
- b. le plan d'échelonnement par phases indiquant les modalités de l'échelonnement par phases des logements et des aménagements non résidentiels se déroulera de concert avec la construction des stations et des passages projetés pour les routes collectrices D, G et H;
- c. un mécanisme de financement approuvé par le Conseil municipal afin de construire les stations indiquées pour la Ligne 2 de l'O-Train à la hauteur des routes collectrices D, G et H.

2.2 Désignations commerciales et désignations commerciales locales des quartiers

Il y a deux catégories de zones commerciales hors du centre de la ville dans le secteur de Riverside-Sud : les zones commerciales locales et les zones commerciales de quartier.

- 1) Les zones commerciales locales sont appelées à constituer les zones de quartier immédiates, en regroupant les établissements commerciaux et les établissements de service sur des superficies au sol brutes pouvant atteindre 3 000 mètres carrés; les établissements commerciaux donnent sur la rue et sont aménagés selon une forme bâtie de faible hauteur.
- 2) Les zones commerciales de quartier sont destinées à permettre d'aménager une plus grande variété de superficies au sol pour les établissements de détail et de services, éventuellement arrimés par un magasin de détail qui sert une zone de captation plus vaste.
- 3) Les zones commerciales de quartier comme les zones commerciales locales sont autorisées, et on encourage les promoteurs à construire des logements au-dessus des établissements commerciaux et des bureaux. Les établissements médicaux et les aménagements institutionnels sont autorisés au niveau du sol et aux étages supérieurs.

2.3 Désignation des aménagements scolaires

Quatre conseils scolaires servent le secteur de Riverside-Sud : les conseils scolaires public et catholique de langue anglaise et les conseils scolaires public et catholique de langue française. L'annexe A (Plan de désignation) fait état des sites scolaires attribués à chaque conseil scolaire.

- 1) Le zonage des sites scolaires est double pour les institutions : les quartiers de moyenne densité sont aménagés hors du centre de la ville et les aménagements polyvalents se trouvent à l'intérieur du centre de la ville.
- 2) Si on ne modifie pas ce plan secondaire :

- a. on peut aménager les zones scolaires pour les besoins résidentiels, conformément à la sous-zone résidentielle, si on n'en fait pas l'acquisition pour répondre à des besoins scolaires;
 - b. on peut « échanger » les sites scolaires entre deux conseils ou plus dans le cadre d'un accord conclu par écrit entre les conseils en cause, sous réserve de l'approbation du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique;
 - c. la Ville peut nouer un partenariat avec les conseils scolaires et coaménager des écoles avec des parcs, des zones de gestion des eaux pluviales ou d'autres infrastructures publiques ou privées, selon ce qu'elle juge utile;
 - d. il peut y avoir des dérogations mineures dans la localisation d'un site scolaire.
- 3) Les sites scolaires doivent être conçus pour :
- a. occuper la moins grande superficie possible de terrain, aménager les bâtiments et leurs entrées principales en face du trottoir et prioriser les bâtiments à plusieurs étages;
 - b. assurer la connectivité piétonnière dans tous les sens, en prévoyant les travaux d'entretien durant l'hiver, à destination du site et en traversant le site pour permettre d'augmenter le pourcentage des enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo;
 - c. minorer les bateaux de trottoir et tous les autres conflits potentiels entre les véhicules et les modes de transport actif;
 - d. sur chaque site, on encouragera l'aménagement des nouvelles écoles en prévoyant des zones de dépose pour les autobus scolaires et les véhicules dans l'emprise sur des façades distinctes, et on fera appel à des accords de réglementation du plan d'implantation afin de déterminer les responsabilités dans l'entretien hivernal.

2.4 Désignation du centre de la ville

Le centre de la ville sera un quartier à vocation piétonnière pour l'ensemble de la collectivité du secteur de Riverside-Sud et jouera le rôle de centre-ville. On profitera de sa localisation au terminus de la Ligne 2 de l'O-Train et de sa situation de carrefour de correspondance pour le service local d'autobus et le Transitway projeté assurant la liaison entre Riverside-Sud et Barrhaven.

Afin de mettre en œuvre les densités cibles décrites dans le Plan officiel, le centre de la ville sera doté de différentes vocations, notamment en aménageant au moins 5 170 logements. Le centre de la ville comprendra aussi des pôles d'emploi, surtout dans les immeubles de bureaux, afin d'étayer l'animation des rues et des entreprises le jour et de profiter du service de transport en commun. De concert avec les terrains des pôles d'emploi non loin de l'aéroport, le centre de la ville constituera un pôle d'emploi majeur dans cette nouvelle collectivité.

Les immeubles polyvalents situés le long des rues conviviales pour les piétons et les immeubles d'appartements et de bureaux de grande hauteur constitueront un volet essentiel du centre de la ville. Les densités résidentielles totales cibles et les emplois sont reproduits pour consultation dans l'appendice 1 (Projections de population et d'emploi).

- 1) Avant de lever la zone d'aménagement différé dans le centre de la ville, il faudra établir un rapport de réglementation du centre de la ville à la satisfaction de la Ville. Ce plan comprendra :
 - a. le plan d'avant-projet indiquant l'échelle proposée, la densité des travaux d'aménagement, la forme des espaces publics, les liens entre les bâtiments et l'aménagement du centre de la ville dans son intégralité, la conformité aux politiques du Plan secondaire devra démontrer ce qui suit :
 - i. au moins 5 170 logements;
 - ii. une cible de 3 200 emplois, selon une densité cible de 85 emplois par hectare net;
 - iii. un modèle de rue quadrillé entièrement connecté avec des quadrilatères de longueur écourtée par rapport au reste de la collectivité, de l'ordre de 150 à 200 mètres;
 - iv. la conformité générale au plan définitif d'implantation du processus d'appel d'offres de la Ligne 2 de l'O-Train. On pourra autoriser des dérogations mineures dans le plan à l'issue de l'appel d'offres de la Ligne 2 de l'O-Train pour les éléments du centre de la ville indiqués dans l'annexe A (Plan de désignation, tracés des routes collectrices et des rues principales et localisation des parcs);
 - b. un plan d'échelonnement par phases indiquant comment se dérouleront les phases de l'aménagement des logements et des ouvrages non résidentiels;
 - c. un plan de mobilité indiquant la connectivité piétonnière et cyclable dans l'ensemble du centre de la ville, jusqu'à la collectivité environnante et à destination et au départ des stations de la Ligne 2 de l'O-Train, dont une liaison piétonnière et cyclable en dessous ou au-dessus de l'O-Train dans la station de la route collectrice D projetée;
 - d. un accord de cession, au prix symbolique de 1 \$, de l'emprise à la Ville pour les quais de la station projetée et le passage supérieur ou inférieur des piétons et des cyclistes, ainsi que l'accès à la station pour la route collectrice D;
- 2) le centre de la Ville réunira à la fois :
 - a. des types de bâtiments urbains et des modèles de conception de sites conformément au tableau 6 du Plan officiel; les espaces de bureaux ou de commerces de détail seront situés au niveau du sol le long de la rue Main et de la rue du transport en commun et permettront d'aménager des bureaux et des commerces de détail au niveau du sol; des logements ou des bureaux

- seront construits aux étages supérieurs le long de toutes les rues ou sur tous les sites;
- b. les aménagements résidentiels des habitations en rangée, des immeubles d'appartements, des magasins de détail, des restaurants, des bars, des cinémas, des salles de spectacles, des locaux à usage de bureaux, des installations institutionnelles, ainsi que des centres de garde d'enfants et des espaces publics;
 - c. les bâtiments qui ne permettent pas d'aménager des bateaux de trottoir individuels par logement, mais qui prévoient une stratégie de stationnement partagé, par exemple des voies arrière, le stationnement en sous-sol et les entrées communes menant au stationnement dans la cour arrière afin de préserver les liens étroits avec la rue en prévoyant une marge de retrait peu profonde de la cour avant dans les cas où on peut planter des arbres urbains;
 - d. des bâtiments dont la hauteur est d'au moins deux étages et peut atteindre l'extrémité inférieure de la fourchette des bâtiments de grande hauteur; les bâtiments de grande hauteur sont aménagés le plus près possible d'une station de transport en commun rapide; la hauteur minimum doit être égale à deux étages complets;
 - i. sur la rue Main, les bâtiments doivent avoir une hauteur d'au moins deux étages et une hauteur d'au plus six étages non loin de la rue Main; les hauteurs supplémentaires permises grâce à l'aménagement de marges de reculement doivent être conformes à la section 4.6.6 du Plan officiel. On peut autoriser les bâtiments de grande hauteur aux principales intersections à la condition qu'ils soient dotés d'un socle permettant de décaler vers l'arrière les étages supérieurs par rapport à la rue conformément à la section 4.6.6 du Plan officiel;
- 3) Les aménagements destinés aux automobiles, dont les stations-service, les lave-autos et les restaurants avec service au volant, sont interdits dans le centre de la ville.
- 4) Tous les immeubles commerciaux et tous les aménagements autonomes énumérés doivent respecter les dispositions suivantes :
- a. ils doivent être implantés non loin de la ligne de lot avant afin d'encadrer les rues publiques grâce à une façade active;
 - b. ils doivent être conçus pour éviter les longs pans de murs aveugles grâce à une entrée active généralement tous les 8 mètres;
 - c. il faut prévoir une liaison visuelle et fonctionnelle claire avec les aménagements d'en face ou sur les parcelles attenantes;
 - d. le stationnement doit être aménagé à l'intérieur du quadrilatère;
- 5) Les sites commerciaux dans lesquels le commerce de détail est la seule vocation et pour lesquels une demande a été approuvée à la date de l'adoption de ce plan doivent :
- a. n'être autorisés que sur les parcelles jouxtant directement l'intersection du chemin Limebank et du chemin Earl Armstrong;

- b. il faut encourager l'aménagement d'autres infrastructures dans les phases projetées de l'aménagement;
- 6) Les demandes complètes d'aménagement dans le centre de la ville doivent démontrer les moyens grâce auxquels le réseau proposé de l'emprise publique :
 - a. permettra d'aménager un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Main et du chemin Earl Armstrong, ainsi qu'à l'angle de la rue Main et potentiellement de la route collectrice I, qui pourraient constituer des sites pour l'installation d'œuvres d'art public au milieu du carrefour;
 - b. sera situé dans les places de stationnement sur rue, dans les parcs de stationnement, en plus d'avoir un traitement de surface distinctif;
 - c. interdira l'aménagement de lots arrière;
 - d. prévoira des infrastructures de transport actif conformément à la politique 4.1.2(11) du Plan officiel et aux autres directives pertinentes approuvées par le Conseil municipal;
 - e. plantera les zones de chargement ou d'entreposage des déchets à l'écart des rues rythmées par les immeubles dont la façade est active;
- 7) Outre les dispositions du Plan officiel, dont la section 4.1.4(11), les zones de stationnement en surface dans le centre de la ville doivent :
 - a. être situées à l'intérieur des quadrilatères;
 - b. coordonner les allées et les entrées des véhicules et, le cas échéant, prévoir des zones tampons paysagées entre les différentes propriétés;
 - c. être interdites à une profondeur de moins de 20 mètres à partir de la ligne du lot avant de la rue Main et de la rue du transport en commun;
- 8) Tous les travaux d'aménagement le long des lignes de lot attenantes à des rues publiques ou privées seront pensés pour animer les espaces publics d'en face, notamment :
 - a. en prévoyant une façade de bâtiment dont la marge de retrait est généralement d'au plus 3 mètres sur l'intégralité de la façade du lot, moins la plus grande des deux valeurs suivantes :
 - i. la largeur combinée des allées et des entrées autorisées donnant accès à l'arrière du lot;
 - ii. 10 % de la façade du lot;
 - b. sans égard à ce qui précède, en aménageant tous les immeubles autorisés dans un parc désigné afin de maximiser la façade donnant sur la rue;
 - c. en autorisant des marges de retrait plus grandes le long des sections mineures de la façade des bâtiments afin de prévoir les atriums et les aménagements destinés aux terrasses ou aux espaces de commodité en plein air;
 - d. en concevant des bâtiments dotés d'entrées actives donnant sur la rue et d'un vitrage au niveau du rez-de-chaussée;
 - i. prévoir une entrée active généralement tous les 8 mètres sur le mur des bâtiments donnant sur la rue Main et sur la rue du transport en commun, éviter les murs aveugles et articuler toutes les façades à la

verticale, avec les détails architecturaux, l'ornementation et les matériaux;

- e. en interdisant l'accès dans les entrées de cour à partir des routes collectrices dans le centre de la ville, sur la rue Main ou sur la rue du transport en commun en prévoyant l'accès principal à partir d'une rue latérale, d'une voie arrière ou en aménageant des entrées de cour partagées et en gérant l'accès des entrées de cour à partir des routes collectrices I et C, afin de limiter les points de conflit avec les modes de transport actif;
- f. en prévoyant des fonctions et des détails architecturaux qui rehaussent la sécurité des piétons et l'intérêt visuel.

2.5 Désignation des pôles d'emploi et des secteurs spéciaux

Le pôle d'emploi et le secteur spécial sont situés dans la partie nord de la collectivité. Cette zone est réservée aux types d'aménagements qui ont plus d'impact et qui ne doivent pas être situés à proximité des zones de quartier et qui ne sont pas non plus pénalisés par la proximité des opérations aéroportuaires. L'appendice 1 (Projections de la densité) fait état, pour consultation, du nombre total d'emplois ciblé.

- 1) Les demandes d'aménagement dans le pôle d'emploi et dans le secteur spécial doivent faire état d'une densité cible d'au moins 50 emplois par hectare net.
- 2) Tous les travaux d'aménagement réalisés sur les terrains du pôle d'emploi dans la zone d'influence de l'exploitation de l'aéroport sont subordonnés aux politiques du Plan officiel et aux exigences du *Règlement de zonage* de l'Aéroport international Macdonald-Cartier.
- 3) Les aménagements autorisés comprennent les établissements manufacturiers, les entrepôts, la distribution logistique, le libre-entrepasage, les communications, les cours de matériaux de construction, l'entrepasage en plein air, les ventes et l'entretien des véhicules, les bureaux, les établissements de recherche-développement et les services d'urgence.
- 4) Sont interdits, les aménagements sensibles au bruit comme les terrains de camping, les lieux de culte, les écoles, les centres de garde d'enfants et les foyers de soins de longue durée.
- 5) Sont autorisés à la base des immeubles, les aménagements auxiliaires comme les restaurants, les cafétérias, les commerces de détail de proximité, les services personnels et les aménagements récréatifs destinés à servir le pôle d'emploi dans ce secteur. Ces aménagements peuvent être implantés indépendamment sur des sites attenants à des artères, à des routes collectrices ou à des aménagements sensibles comme les bâtiments résidentiels et visent généralement à s'étendre sur une superficie d'au plus 750 mètres carrés par occupation.
- 6) Les travaux d'aménagement doivent faire état d'un modèle pour la superficie des quadrilatères, les rues locales, les routes privées et les allées en tenant compte du quadrillage et du modèle des rues dans l'ensemble de la collectivité, dans le prolongement des rues environnantes et en assurant directement la liaison avec ces rues.

- 7) Les immeubles doivent être implantés non loin de la rue aux grandes intersections ou à la fin des couloirs panoramiques des rues, et les places de stationnement doivent être aménagées sur les côtés ou à l'arrière des immeubles.

2.6 Désignation des zones institutionnelles

Les zones institutionnelles sont aménagées non loin des grandes intersections et assurent le complément des autres services et destinations de détail de la localité ou tiennent compte des aménagements institutionnels existants.

- 1) Constituent des aménagements autorisés, les lieux de culte, les centres de garde d'enfants, les services d'urgence ou les autres établissements des gouvernements.
- 2) Si on ne fait pas l'acquisition d'un quadrilatère institutionnel pour des aménagements institutionnels dans le délai de quatre ans d'un enregistrement de l'accord de lotissement ou à 85 % de la réalisation de la phase qui comprend le quadrilatère institutionnel (selon le premier terme atteint), il faut offrir à la Ville ce quadrilatère dans son intégralité ou en partie. Si la Ville ne fait pas l'acquisition des terrains, on peut envisager d'autres aménagements résidentiels conformément à la désignation du quartier.

Section 3 : Mobilité

Riverside-Sud se veut une collectivité contemporaine, planifiée pour promouvoir le transport actif et réduire considérablement la dépendance vis-à-vis de l'automobile par rapport aux collectivités de banlieue du XX^e siècle. La construction de la Ligne 2 de l'O-Train jusqu'à la station Limebank et les directives sur l'aménagement du territoire dans ce plan secondaire visent à offrir aux résidents un ensemble très équilibré d'options de mobilité.

L'objectif premier des politiques sur la mobilité consiste à s'assurer que les déplacements dans les transports en commun sont pratiques pour les trajets régionaux dans le réseau de l'O-Train et dans le réseau du Transitway, de même qu'à permettre aux usagers de faire appel à des modes de transport actif pour leurs déplacements dans la localité et dans la collectivité.

3.1 Transports en commun

La capacité des transports en commun sera le principal indicateur de la performance de la mobilité de masse pour cette collectivité, ses résidents, ses établissements commerciaux et ses pôles d'emploi. Cette capacité sera mesurée d'après les stations à construire sur la Ligne 2 de l'O-Train dans le cadre du projet de marché public de l'Étape 2 du TLR, des stations projetées de l'O-Train indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation) et du service d'autobus qui assurera la liaison avec les stations dans la collectivité et au-delà de cette collectivité.

- 1) La Ville cible une part modale d'au moins 33 % pour les transports en commun dans la collectivité de Riverside-Sud.
- 2) Toutes les décisions prises dans le transport, dont la conception des routes, leur prolongement et leur agrandissement, tiendront compte de la cible de la part modale des transports en commun et permettront de l'atteindre ou de la dépasser sans obliger à adapter ni à diluer le réseau de transport actif.
- 3) Au moment de la conception détaillée des artères du chemin Limebank et du chemin Earl Armstrong, on donnera, dans la sécurité et les déplacements, la priorité aux personnes qui se déplacent à pied, à vélo et dans les transports en commun, dans cet ordre. Les places existantes des véhicules seront réaffectées pour veiller à ce que le niveau de service offert aux usagers des transports en commun, aux piétons et aux cyclistes soit le plus élevé parmi les modes de transport.
- 4) Les travaux d'aménagement à l'est du ruisseau Mosquito doivent se dérouler de concert avec la construction des stations projetées sur les routes collectrices D, G et H. Au moment de l'approbation des travaux d'aménagement, les stations devront être opérationnelles ou être dotées d'un financement suffisant pour leur mise en œuvre grâce à un mécanisme approuvé par le Conseil municipal.
- 5) Dans les cas où une nouvelle proposition d'aménagement à proximité d'une station projetée est déposée avant que le Conseil en approuve le financement, le promoteur de ce projet peut conclure un accord initial afin de construire la station en prévision de la mise en œuvre programmée par la Ville.

3.2 Réseau de rues

Le réseau de rues de la collectivité de Riverside-Sud est établi d'après un quadrillage entièrement connecté. Toutes les rues seront connectées pour que ce quadrillage offre une porosité parfaite au lieu d'être structuré pour canaliser l'achalandage automobile. Autrement dit, les rues locales seront raccordées directement aux artères.

Riverside-Sud est une collectivité urbaine qui respecte une approche urbaine dans le transport et dans la conception des rues; cette approche cadre mieux avec les transects du secteur urbain intérieur et du secteur urbain extérieur du Plan officiel que le transect de banlieue. Les incidences sur la circulation, par exemple l'achalandage de transit ou les voitures qui accélèrent doivent être maîtrisés en faisant appel à des approches urbaines comme les rues à sens unique, les restrictions dans les virages et la conception des rues physiques.

- 1) On évaluera les plans de lotissement selon les critères suivants :
 - a. le réseau des rues locales, des routes collectrices et des artères constituera un quadrillage entièrement connecté. Ces rues serviront de voies d'accès selon les modalités décrites dans la section 4.1 du Plan officiel et comprendront des dispositifs de modération de la circulation, qui seront installés dès le début des travaux, selon les modalités exposées dans le Manuel de planification des rues pour les nouveaux quartiers;

- b. les rues seront aménagées pour que les quadrilatères ne soient généralement pas plus vastes qu'un hectare ou pour que leur superficie soit légèrement supérieure dans les cas où les quadrilatères doivent être légèrement plus vastes en raison des conditions topographiques ou naturelles locales;
- c. outre les réservations obligatoires pour les largeurs de l'emprise routière, aux couloirs du transport en commun rapide et aux couloirs des eaux pluviales, les demandes d'aménagement éventuelles devront prévoir la réservation des terrains de l'emprise pour les sentiers polyvalents selon les modalités indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation);
- d. le réseau des rues sera conforme à l'intention et à l'avant-projet représentés dans l'annexe 2 pour les zones à l'est du ruisseau Mosquito.

Toutes les artères

Le chemin River, le chemin Earl Armstrong, le chemin Limebank, le chemin Leitrim et le chemin Bowesville sont les artères de la collectivité de Riverside-Sud, comme l'indique la carte de la désignation.

- 1) Sauf indication contraire, la conception de l'emprise des artères doit être conforme aux évaluations environnementales approuvées, aux Lignes directrices sur les corridors des routes régionales approuvées par la Ville et aux sections transversales des artères dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes.
- 2) S'il faut élargir les artères énumérées ci-dessus et qu'il n'y a pas de travaux substantiels d'aménagement dans le voisinage, la conception de l'emprise élargie doit tenir compte de toutes les considérations de sécurité qui s'appliquent aux artères traversant l'environnement bâti. L'objectif de la Ville consiste à éviter d'investir deux fois dans le même couloir. Tout sera mis en œuvre pour veiller à ce que le calendrier de l'investissement de la Ville dans l'élargissement des artères corresponde à l'avancement des travaux d'aménagement des terrains attenants ou ne donne pas lieu à la construction d'une emprise qu'il faudrait reconstruire peu de temps après pour tenir compte des conditions de l'environnement bâti à la fin des travaux d'aménagement.

Par conséquent, l'objectif consiste à mener la reconstruction des artères de front avec le début de l'aménagement des zones urbanisées le long de la route ou peu de temps après le lancement de ces travaux d'aménagement, selon les modalités décrites dans ce plan, afin de respecter les politiques ci-dessus.

- 3) Les immeubles donnant sur la façade des artères auront une marge de retrait de cour avant maximum qui correspond au contexte planifié et voulu : il s'agit d'une marge de retrait plus urbaine et moins profonde pour les segments des artères énumérés dans la politique 3.2(6) et d'une marge de retrait moins urbaine, qui assure quand même un lien évident entre le bâtiment et la rue pour les segments des artères énumérés dans la politique 3.2(5); la zone de la marge de retrait servira à paysager ou à aménager les cours avant, mais non des places de stationnement.

- 4) L'évaluation environnementale pour la conception des artères ou toutes les révisions apportées à des évaluations environnementales existantes devront s'inspirer de ce plan secondaire dans l'établissement des sections transversales et des modèles de conception géométriques.

Contours de la collectivité

Les contours de la collectivité correspondent aux couloirs des artères qui priorisent actuellement l'automobile et les déplacements de transit. Ces routes prévoient généralement des vitesses opérationnelles plus rapides et un moins grand nombre de façades de bâtiments par rapport aux artères comparables à l'intérieur de la collectivité.

- 5) Les segments suivants des artères sont considérés comme les contours de la collectivité.
 - a. Chemin River. Au fil du temps, ce segment routier devrait devenir une voie d'accès panoramique, comme l'indique le Plan officiel, et prévoir des conditions plus urbaines, dont des voies cyclables et des trottoirs des deux côtés, des arbres urbains sur les lisières de l'emprise et l'orientation des façades des bâtiments vers le chemin River, sans accès automobile;
 - b. Chemin Leitrim existant (entre le chemin River et le chemin Limebank). Cette artère restera en service à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui. Conformément à l'Étude d'évaluation environnementale pour la modification du tracé et l'élargissement du chemin Leitrim (2018), il s'agira d'une artère non divisée à deux voies avec un accotement asphalté du côté nord et un nouveau sentier polyvalent du côté sud. On construira un nouveau carrefour giratoire d'une seule voie à l'intersection du chemin Leitrim et du chemin River existants;
 - c. Le chemin Leitrim existant à l'est du chemin Limebank resterait en service jusqu'à ce que l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa mette en œuvre une troisième piste d'atterrissage. Le calendrier de la fermeture des routes et de l'utilisation et de la propriété de l'emprise existante serait déterminé et coordonné avec les plans du secteur éventuellement.

Artères servant l'intérieur des collectivités

Plusieurs segments d'artères servent l'intérieur des collectivités et font partie de ces collectivités, au lieu d'en former le périmètre. En apportant des améliorations majeures au transport sur le territoire de la Ville, ces rues doivent constituer un domaine public de grande qualité, qui préserve la sécurité des utilisateurs vulnérables. Dans tous les cas, on donnera la priorité aux déplacements grâce aux modes durables de transport plutôt qu'à la circulation générale.

- 6) On reconnaît que les segments suivants font partie de la collectivité :
 - a. le chemin Limebank (entre la route collectrice J et le prolongement du chemin Spratt);
 - b. le chemin Earl Armstrong (entre la route collectrice B et le chemin Bowesville);
 - c. le chemin River (entre la route collectrice B et le chemin Earl Armstrong);
 - d. le chemin Leitrim traversant les terrains du pôle d'emploi de Riverside-Sud (à partir d'un point à l'ouest du chemin Limebank jusqu'à la future route collectrice H approximativement.
- 7) On n'aménagera pas de murs antibruit le long des artères servant la collectivité.
- 8) Les immeubles donneront sur les artères servant la collectivité; les entrées piétonnières mèneront au trottoir.
- 9) Il faut planifier la baisse des vitesses opérationnelles des automobiles sur les artères servant la collectivité, en tenant compte de la forme urbaine planifiée pour les terrains attenants.
- 10) Le chemin Limebank (entre la route collectrice J et le prolongement du chemin Spratt) et le chemin Earl Armstrong (entre la route collectrice B et le chemin Bowesville) réuniront les caractéristiques suivantes de front avec l'aménagement des terrains attenants :
 - a. les sections transversales entièrement urbaines;
 - b. la vitesse opérationnelle cible de 50 km/h;
 - c. quatre voies de circulation sans terre-plein;
 - d. aucune voie d'accès automobile menant aux propriétés;
 - e. stationnement sur rue aux endroits appropriés pour permettre d'avoir accès à pied, à partir du trottoir, aux établissements de détail donnant sur la rue;
 - f. liaisons directes et accès complet aux rues locales : voies d'accès tourne-à-droite ou voies d'accès complet dotées de feux de circulation;
 - g. les voies de desserte non reliées au réseau routier sont interdites;
 - h. les infrastructures de transport en commun comme les plateformes d'arrêt d'autobus et les abribus sont intégrées dans la largeur de l'emprise en prévoyant des plateformes d'autobus carrossables;
 - i. emprise plus large au besoin aux intersections dotées de feux de circulation ou aux intersections dotées de carrefours giratoires; par ailleurs, largeur de l'emprise minorant les besoins en superficie des terrains et maximisant l'aménageabilité des terrains attenants;
 - j. aucune voie de virage, sauf dans les cas particuliers;
 - k. voies de virage à gauche simple seulement, uniquement dans les cas nécessaires;
 - l. arbres urbains des deux côtés de l'emprise;
 - m. trottoirs et voies cyclables des deux côtés;
 - n. passages piétonniers et cyclables pratiques, directs et sécuritaires le long des lignes souhaitées en leur donnant la priorité par rapport aux autres modes, selon des intervalles d'environ 200 mètres assurant les niveaux supérieurs de connectivité piétonnière afin d'accroître la perméabilité;

- o. il pourrait se révéler nécessaire de prévoir une emprise plus large non loin du chemin Earl Armstrong pour permettre d'aménager, au niveau du sol, des liaisons avec les sentiers polyvalents entre la servitude de l'oléoduc de TransCanada et la route collectrice G selon les modalités indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation).
- 11) Aux points auxquels le chemin Limebank traverse le réseau de l'O-Train, la conception de l'emprise doit étayer parfaitement les aménagements projetés et approuvés dans ce plan secondaire, en prévoyant : suffisamment d'espace pour les intersections contrôlées et les liaisons piétonnières et cyclables améliorées, dont une voie cyclable continue dans les deux sens traversant le chemin Limebank et du mobilier urbain, la signalétique du repérage et l'art public, ainsi que des liaisons directes de transport actif menant aux immeubles ou aux aménagements attenants, en se rappelant l'objectif de cette importante artère nord-sud.
- 12) Le nouveau tracé du chemin Leitrim traversant les terrains du pôle d'emploi de Riverside-Sud (à partir d'un point à l'ouest du chemin Limebank jusqu'à la route collectrice H projetée approximativement) doit protéger la largeur approuvée pour les artères le long du nouveau tracé approuvé; il peut toutefois être construit dans cette emprise comme route collectrice jusqu'à ce que la nouvelle piste d'atterrissage soit construite généralement le long du tracé existant du chemin Leitrim. Le nouveau tracé du chemin Leitrim traversant Riverside-Sud réunira les caractéristiques suivantes :
- a. sections transversales entièrement urbaines;
 - b. quatre voies de circulation sans terre-plein, pour une vitesse théorique de 60 km/h et une vitesse prévue affichée de 60 km/h;
 - c. trottoirs et voies cyclables des deux côtés;
 - d. infrastructures de transport en commun, dont des plateformes d'arrêt d'autobus et des abribus, intégrés dans la largeur de l'emprise;
 - e. emprise plus large, au besoin, aux intersections; sinon, largeur d'emprise minorant les besoins en terrain et maximisant l'aménageabilité des terrains attenants;
 - f. le contrôle des intersections (carrefours giratoires ou intersections dotées de feux de circulation) sur le nouveau tracé du chemin Leitrim et les routes collectrices projetées seront déterminés dans le cadre du plan projeté de lotissements;
 - g. nouvelle intersection protégée du nouveau tracé du chemin Leitrim avec le chemin Limebank;
 - h. nouvelle intersection protégée du nouveau tracé du chemin Leitrim avec le chemin Leitrim existant (à l'ouest du chemin Limebank).

Routes collectrices

Les routes collectrices servent de liaison pour la circulation et le transport par autobus dans la collectivité avec les grandes artères et l'ensemble du réseau de transports en commun. La conception d'intersections sûres et prévisibles permet d'améliorer la

sécurité de tous les utilisateurs. Il faut améliorer la conception pour ralentir la vitesse des voitures afin de limiter les collisions avec les piétons et les cyclistes; si ces collisions se produisent, elles se dérouleront assez lentement pour que personne ne soit grièvement blessé.

- 13) La conception de l'emprise des routes collectrices doit être conforme aux lignes directrices et aux normes pour la conception des routes collectrices dans les quartiers approuvés par la Ville et élaborées dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et comprendra des dispositifs intégrés de modération de la circulation. Il faudra les concevoir pour une vitesse cible maximum de 40 km/h ou moins.
- 14) Aux passages piétonniers importants non loin des écoles, des parcs, des stations de l'O-Train et du Transitway et des infrastructures comparables, et aux intersections des routes collectrices, le traitement spécial de la chaussée permettra de repérer les points de passage en tenant compte des infrastructures piétonnières améliorées et des dispositifs de modération de la circulation. Le type de dispositif de modération de la circulation pourrait comprendre les coloris, les textures et les matériaux de surface, le déport surélevé ou le déport horizontal. Les dispositifs retenus seront adaptés au contexte et tiendront compte des opérations de transport en commun sur les routes visées.
- 15) Les rues de type woonerf ou les espaces publics équivalents seront aménagés dans l'emprise publique attenante au mini-parc situé au coin de la route collectrice D et de la rue du transport en commun.
- 16) Les routes collectrices doivent comprendre :
 - a. des trottoirs et des voies cyclables conformément à la politique 4.1.2(11) du Plan officiel;
 - b. des infrastructures de transport en commun comme des plateformes d'arrêt d'autobus et des abribus dans la largeur de l'emprise sur les rues dans lesquelles le service de transport en commun est prévu, en aménageant des plateformes d'autobus carrossables;
 - c. des carrefours giratoires ou des mini-carrefours aux intersections appropriées, par exemple à l'intersection de la rue Main et du chemin Earl Armstrong et à l'intersection du chemin Bowesville et du chemin Earl Armstrong;
 - d. aux points de localisation des portails, dans les infrastructures paysagères et dans les hauts lieux urbains;
 - e. stratégies de stationnement pour limiter les entrées de cour individuelles, pour réduire les conflits avec les modes de transport actif et pour accroître le couvert forestier. On donnera la priorité à l'aménagement des arbres plutôt qu'aux entrées de cour;
 - f. places de stationnement sur rue comme dispositifs de modération de la circulation afin de promouvoir la sécurité de l'environnement piétonnier;
 - g. signalétique prévue par les promoteurs au moment de l'aménagement des lotissements.

Rues locales

Les rues locales représentent une part importante de l'espace public, en constituant le réseau piétonnier, cyclable et automobile principal du quartier et en assurant les liens avec le service de transport en commun de même qu'avec les destinations locales comme les parcs, les écoles, ainsi que les stations du Transitway et de la Ligne 2 de l'O-Train. Les rues locales seront pensées pour une vitesse cible de 30 km/h ou moins.

- 17) Dans la foulée de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et conformément au Manuel de planification des rues pour les nouveaux quartiers, il faut prévoir ce qui suit :
 - a. des rues locales dans un quadrillage entièrement connecté et dont l'implantation finale des rues sera déterminée au moment du lotissement;
 - b. les intersections des rues locales peuvent être désaxées afin de décourager la circulation de transit;
 - c. les normes de conception des routes qui favorisent la densification tout en assurant la sécurité des conditions pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, dont l'intégration de dispositifs de modération de la circulation dans la conception initiale des routes.
- 18) Les rues locales doivent réunir les caractéristiques suivantes :
 - a. au moins un trottoir d'un côté de la rue et des trottoirs des deux côtés, conformément à la politique 4.1.2(11) du Plan officiel;
 - b. des mesures de modération de la circulation dans les emprises non loin des écoles, des parcs et des autres zones de circulation piétonnières très achalandées;
 - c. le stationnement sur rue est autorisé au moins d'un côté, et les promoteurs prévoient des panneaux indicateurs au moment de la construction des lotissements.
- 19) Du côté nord du chemin Nicholls Island entre le chemin River et la première intersection routière dans le sens nord, une emprise supplémentaire de 10 mètres doit être aménagée afin de prévoir une zone boisée servant d'écran entre le chemin et les aménagements.

3.3 Rue principale

La rue principale est située dans la zone du centre de la ville et se veut une rue active pour les commerces de détail et les bureaux, en plus des restaurants et des centres de divertissements pour attirer les visiteurs. La politique de la Ville consiste à aménager la rue Main pour en faire un environnement urbain dès les premières phases jusqu'à la fin des travaux afin d'arrimer et d'étoffer la station Limebank.

- 1) La rue Main sera aménagée conformément à l'appendice 2 (Section transversale de la rue Main) et doit comprendre :

- a. le long de la partie nord, une rue de type woonerf facilitant la mobilité active et permettant d'autoriser différents utilisateurs à occuper l'espace. On pourra faire appel à ce modèle dans l'ensemble de la rue Main;
 - b. deux voies de circulation, des places de stationnement sur rue des deux côtés, des trottoirs d'au moins 2,5 mètres de largeur des deux côtés et un traitement de surface spécial aux intersections;
 - c. un couvert forestier doté de grands arbres matures. Les travaux d'aménagement devront tenir compte du volume de sol nécessaire ainsi que des marges de retrait, des trottoirs, des services publics et de la route, tout en aménageant une rue bordée d'arbres.
- 2) La rue Main doit être conçue pour des vitesses automobiles cibles de 30 km/h ou moins avec des liaisons piétonnières sécuritaires.
 - 3) Un passage pour piétons de concert avec d'autres dispositifs complémentaires de modération de la circulation sera aménagé entre l'école et le parc de part et d'autre de la rue du transport en commun.
 - 4) L'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Main et du chemin Earl Armstrong sera envisagé, et il pourrait se révéler nécessaire d'aménager une emprise plus large pour ce carrefour giratoire.

3.4 Rue du transport en commun

La rue du transport en commun (à renommer dans le plan de lotissement) se trouve dans le centre de la ville et se veut un couloir essentiellement piétonnier, qui assure les fonctions des commerces de détail, des bureaux et des résidences pour la collectivité. Cette rue fera partie intégrante du centre de la ville.

- 1) On envisage d'aménager la rue du transport en commun conformément à l'appendice 3 (Section transversale de la rue du transport en commun); cette rue comprendra :
 - a. l'est de la rue Main – voies de circulation dans les deux sens, trottoirs d'au moins 2,5 mètres de largeur, voies cyclables et stationnement sur rue non loin du trottoir, du côté nord et du côté sud du couloir de l'O-Train;
 - b. l'ouest de la rue Main – voies de circulation à sens unique, trottoirs d'au moins 2,5 mètres de largeur, voies cyclables et stationnement sur rue non loin du trottoir du côté nord et du côté sud du couloir du Transitway;
 - c. des arbres plantés des deux côtés de la rue, non loin des commerces de détail, des bureaux ou des résidences et espacés de 8 à 10 mètres pour offrir des panoramas;
 - d. le traitement spécial de la chaussée en marquant clairement les passages pour piétons grâce au changement de coloris, de texture ou de matériaux en surface ou en peignant des lignes sur la chaussée.

3.5 Boucle pour autobus

- 1) La partie ouest de la rue réservée aux autobus au sud de l'esplanade à l'est de la station Limebank sera fermée et cédée au promoteur du complexe attendant pour les besoins de l'aménagement quand la rue Main sera prolongée dans le sens sud, au-delà de la station Limebank. L'annexe 1 fait état de l'intention générale de la politique et de la configuration routière conséquente.

3.5 Marges de retrait de la voie ferrée

La largeur de l'emprise de l'O-Train varie entre 42 mètres et 51 mètres environ. Les dessins de la voie de guidage de l'Étape 2 font état de la voie ferrée principale et de la voie ferrée secondaire, distancées de 4,5 mètres.

- 1) Dans les cas où les terrains ne sont pas nécessaires pour l'exploitation de l'O-Train, d'autres infrastructures de mobilité de la Ville pourraient être implantées dans cette emprise, par exemple des rues, des sentiers polyvalents et des parcs linéaires.
- 2) Le nouveau complexe aménagé sur le terrain non loin des couloirs de la Ligne 2 de l'O-Train ou du Transitway doit généralement être situé à au plus 18 mètres de la lisière des voies ferrées, conformément à l'outil d'évaluation de la viabilité des travaux d'aménagement décrit dans ses grandes lignes dans l'appendice A des Directives de la FCM et de l'ACFC. Un rapport technique doit faire état des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations et assurer la sécurité des opérations. Le rapport peut être coexaminé par un expert indépendant aux frais du requérant.
- 3) Afin de rehausser l'expérience piétonnière et la visibilité, il n'y aura pas de mur antibruit le long des couloirs de l'O-Train ou du Transitway. La clôture du couloir sera transparente et non opaque sera d'une hauteur d'au plus 1 mètre. Dans les cas où les plans de lotissement ne proposent pas de rue bordée d'habitations sur un seul côté et donnant sur les couloirs de l'O-Train ou du Transitway et qu'ils prévoient des sentiers polyvalents, les propriétés situées à la lisière des sentiers polyvalents seront conçues pour être dotées d'entrées actives donnant sur ce couloir. Afin de délimiter les sentiers polyvalents et de rehausser la sécurité des piétons dans ces sentiers, il faudra faire appel à des options de conception qui rehaussent l'expérience offerte dans ce couloir.

Section 4 : Espaces verts

4.1 Parcs

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

Voici les parcs du secteur de Riverside-Sud :

- a. deux parcs de secteur qui devraient s'étendre sur des superficies cibles d'environ 10,7 hectares et 18,5 hectares;
 - i. une partie du parc de secteur de 18,5 hectares sera située au nord du chemin Earl Armstrong, à l'est de la route collectrice G, et ne sera pas subordonnée aux exigences du *Règlement sur les terrains réservés à la création de parcs*, puisqu'elle a été achetée par la Ville. Ce parc devrait être aménagé de manière à promouvoir les transports en commun et comprendra des bâtiments polyvalents, des immeubles résidentiels ainsi que des infrastructures de parcs du côté nord du chemin Earl Armstrong.
 - b. les parcs communautaires devraient s'étendre sur des superficies cibles d'environ 3,2 hectares chacun; la plupart seront situés non loin des écoles dans chaque quartier;
 - c. les parcs de quartier dont la superficie est comprise entre 1,2 hectare et 3,2 hectares serviront tous les zones des quartiers environnants;
 - d. les mini-parcs s'étendront sur une superficie comprise entre 0,4 et 1,2 hectare;
 - e. les mini-parcs s'étendront sur une superficie comprise entre 0,2 et 0,4 hectare, dont un mini-parc le long de la rue Main, indiqué dans l'annexe A (Plan de désignation);
 - f. les esplanades urbaines dont la superficie sera d'au moins 400 mètres carrés.
- 1) Tous les parcs pourront être dotés d'aménagements pour les loisirs actifs et passifs, dont les zones de jeux, les terrains de sport, les bâtiments communautaires (dont les centres de garde d'enfants), les infrastructures récréatives, ainsi que les aménagements de détail, de restauration et de services auxiliaires.
 - 2) Le mini-parc prévu dans le centre de la ville, le long du couloir de transport en commun à l'est du chemin Limebank, servira de zone publique centrale pour le secteur du quartier de forte densité du côté sud du couloir de transport en commun.
 - 3) Dans les cas où un parc est attenant à une école, on encourage la conception des quadrilatères pour prévoir des liaisons avec les terrains de sport, les infrastructures piétonnières et les zones de stationnement des véhicules.
 - 4) Si on n'apporte pas de modification à ce plan secondaire, la localisation et la superficie des parcs pourraient changer.
 - 5) Les terrains à vocation de parcs seront aménagés conformément au *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* d'Ottawa, de même qu'à l'option prévoyant un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc.

4.2 Réseau d'espaces verts et caractéristiques naturelles urbaines

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

verts passifs indiqués dans l'annexe A (Plan de désignation). Les caractéristiques naturelles urbaines sont par exemple constituées des terrains boisés, des milieux humides et des ravins végétalisés dans tout le secteur urbain; ces caractéristiques sont protégées et gérées essentiellement pour leurs valeurs environnementales.

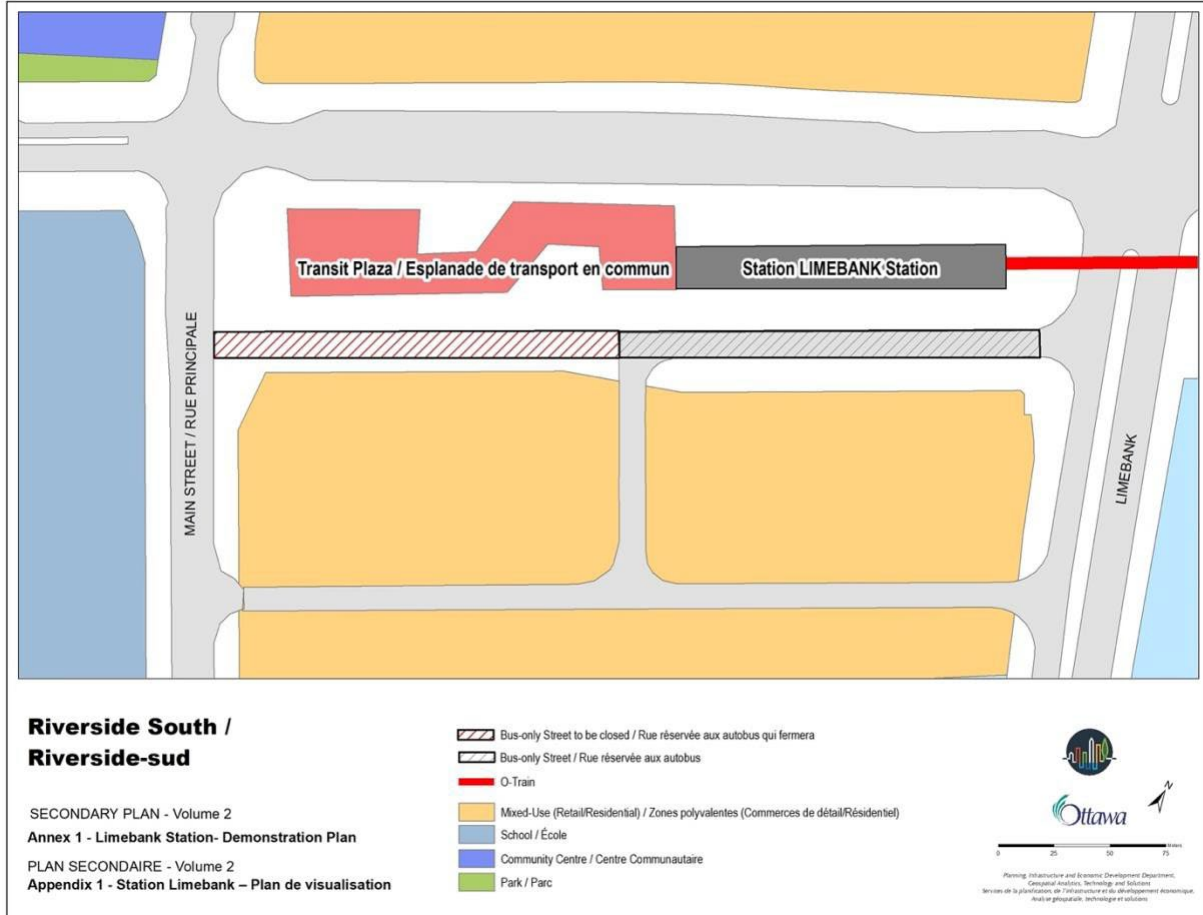
Les caractéristiques naturelles urbaines à conserver et à préserver sur le domaine municipal sont indiquées dans l'annexe A (Plan de désignation).

- 1) Pour préserver les arbres dans la collectivité, il faudra, pour aménager les terrains attenants aux caractéristiques naturelles urbaines conservées, préparer une étude de l'impact sur l'environnement et un rapport sur la conservation des arbres. Ces études peuvent être combinées.
- 2) Les espaces ouverts passifs sont des terrains dangereux et font partie du réseau du patrimoine naturel. Ils :
 - a. seront cédés à la Ville au prix de 1 \$ au moment de l'aménagement des terrains attenants, puisqu'ils constituent des composants non aménageables du réseau du patrimoine naturel;
 - b. seront délimités pendant le processus d'examen des demandes d'aménagement, de concert avec l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau et d'après une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) et d'une étude géotechnique tenant compte des hypothèses du plan directeur de drainage et de l'étude de viabilisation des infrastructures;
 - c. seront considérés comme des liens entre les sentiers piétonniers du couloir et les sentiers polyvalents attenants, selon des points d'accès clairement définis et des panneaux indicateurs pour informer et orienter les piétons.
- 3) Afin de préserver la qualité visuelle du réseau foncier de la vallée de la rivière Rideau, des restrictions rehaussées pour le paysagement et la hauteur des bâtiments pourraient être imposées dans les travaux d'aménagement attenants.
- 4) Conformément au Plan directeur de drainage et à l'Étude de la viabilisation des infrastructures, pour les installations de gestion des eaux pluviales :
 - a. on encourage à donner aux aménagements attenants une valeur récréative, écologique et esthétique;
 - b. on encourage à implanter des bassins avec au moins une façade ouverte sur une route attenante, ainsi que des habitations et d'autres bâtiments en face des bassins. Les habitations adossées à ces bassins seront dotées d'une entrée donnant sur lesdits bassins, selon une démarcation claire entre le domaine privé et les bassins grâce à la construction d'une clôture transparente d'au plus 1,5 mètre de haut;
 - c. on pourra relocaliser et transformer ces installations pour tenir compte des changements dans les tendances de l'aménagement du territoire et des nouveaux tracés de route ou en rajustant la superficie ou la forme, sans modifier ce plan secondaire, en consultation l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau. Plus précisément, on pourra relocaliser les tributaires 7A-R1, 7A-R2, 7A-R3 et 7A-R4 dans une zone hors du secteur de

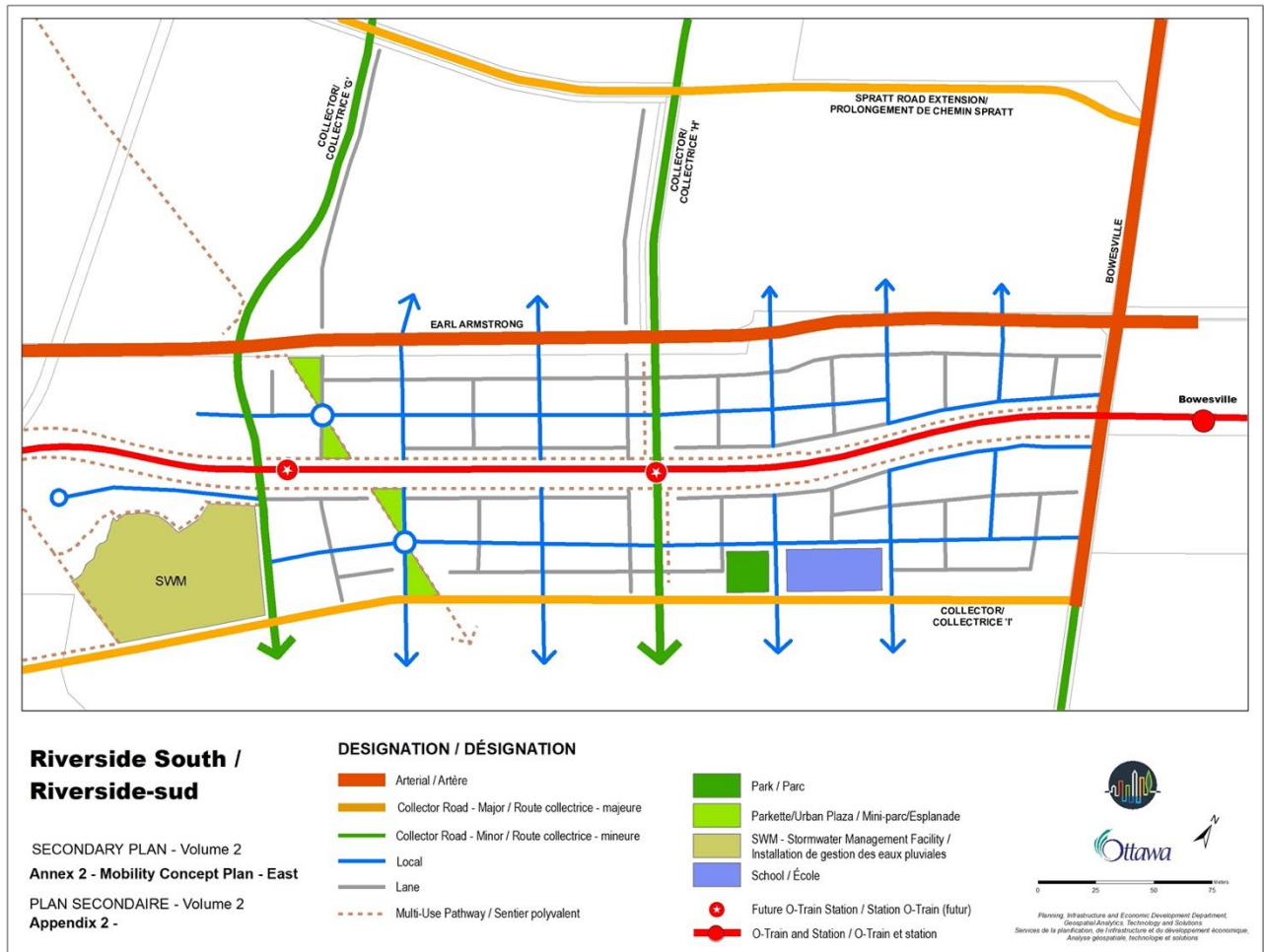
l'étude sous réserve de la conception des chenaux naturels et d'un couloir riverain approprié, en consultant l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau.

- 5) Les sentiers polyvalents seront aménagés non loin de l'espace ouvert passif et de l'infrastructure de gestion des eaux pluviales comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation), pour tenir compte des liaisons avec les sentiers et pour assurer le raccordement avec l'ensemble du réseau cyclable et piétonnier, selon des points d'accès clairement définis et des panneaux indicateurs pour informer et orienter les utilisateurs; ces sentiers polyvalents prévoiront aussi une transition appropriée dans la distance et les changements de niveau par rapport aux aménagements attenants.
- 6) En plus des fonctions énumérées ci-dessus pour chacune des catégories d'espaces ouverts, tous les espaces ouverts pourront comprendre, le cas échéant, des sentiers et des aménagements récréatifs de moindre impact.

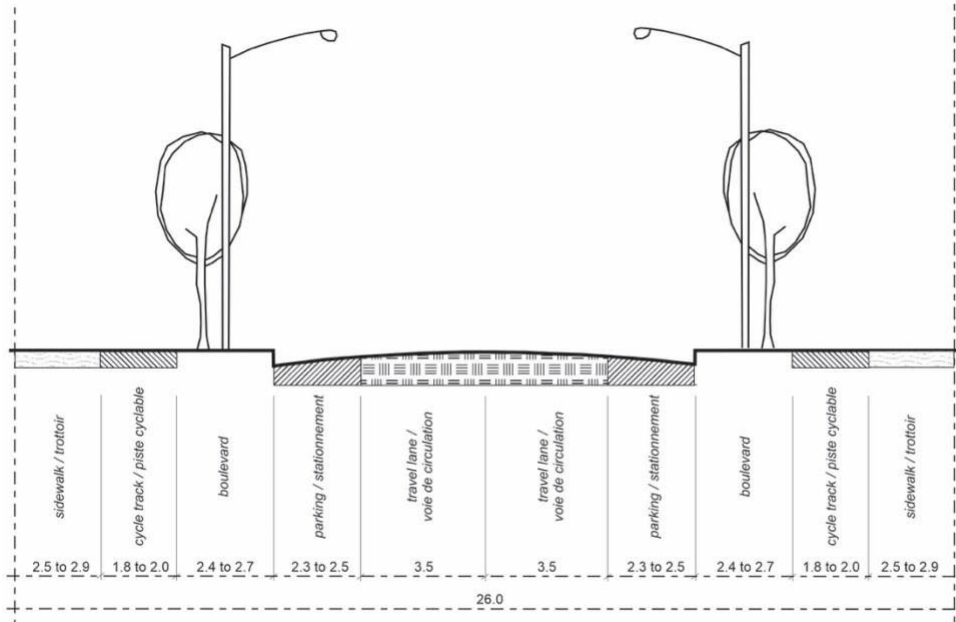
Annexe 1 – Station Limebank – Plan de démonstration



Annexe 2 – Plan d’avant-projet des routes – Ouest



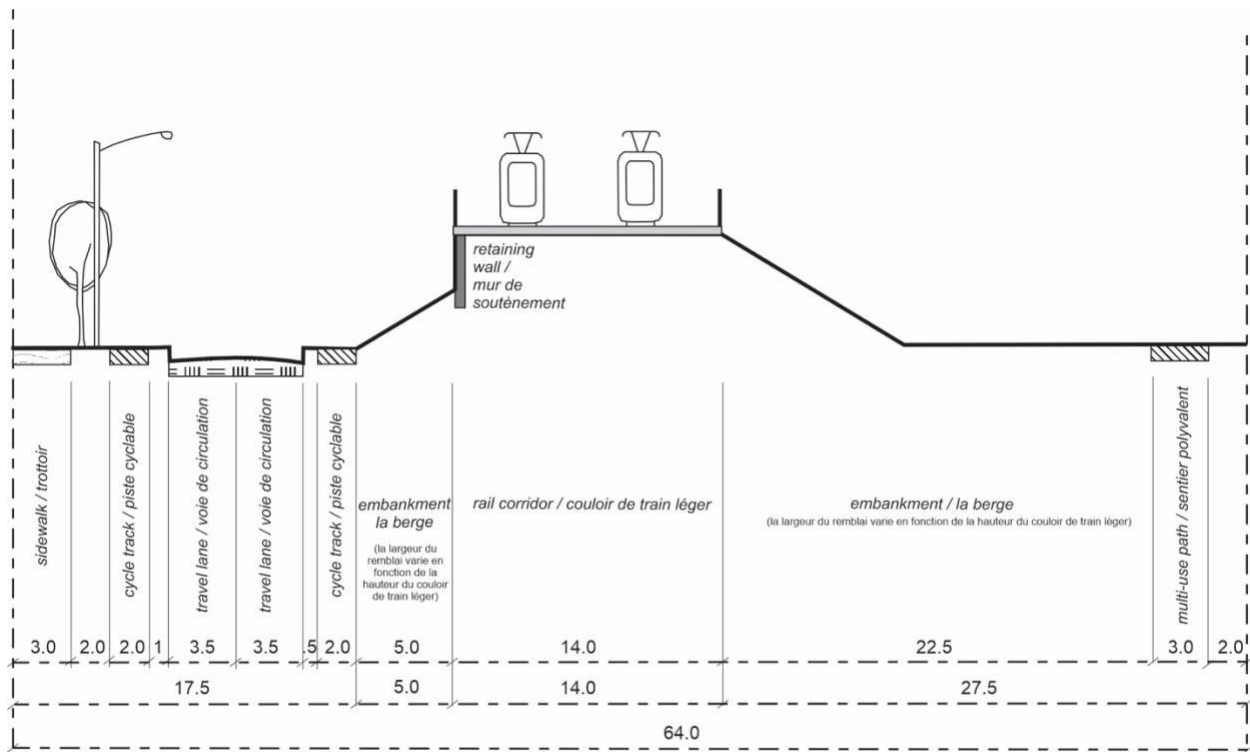
Appendice 2 – Section transversale de la rue principale



APPENDIX 2
RIVERSIDE SOUTH - CORE AREA
MAIN STREET X-SECTION

APPENDICE 2
RIVERSIDE-SUD - CENTRE
COUPE TRANSVERSALE DE LA RUE PRINCIPALE

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



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

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