

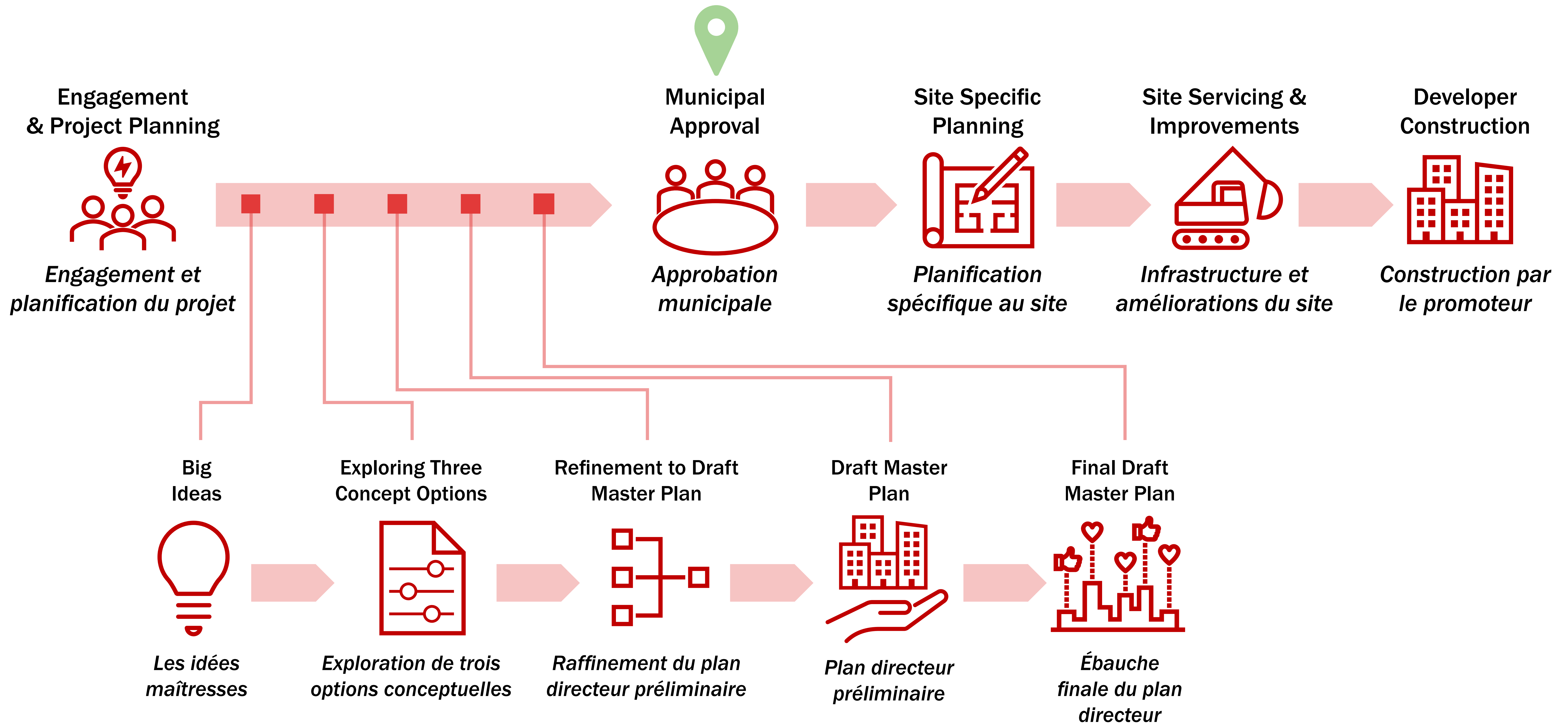
Land Acknowledgement

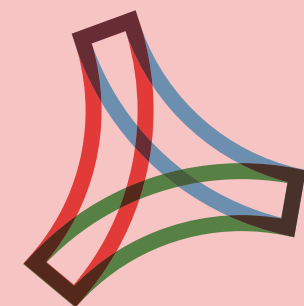
We wish to acknowledge that Confederation Heights is located on the traditional and unceded territory of the Algonquin Anishinabeg people who have lived on this land for millennia. We pay tribute to all First Nations, Inuit, and Métis peoples for their valuable contributions to this land, past and present. We also recognize and respect the cultural diversity that First Nations, Inuit, and Métis people bring to the City of Ottawa.

Nous souhaitons reconnaître que le site des Buttes de la Confédération est situé sur le territoire traditionnel et non cédé du peuple Algonquin Anishinabeg qui vit sur cette terre depuis des millénaires. Nous tenons à rendre hommage à tous les peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis pour leurs précieuses contributions à cette terre, passées et présentes. Nous reconnaissons et respectons également la diversité culturelle qu'apportent les membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis à la ville d'Ottawa.

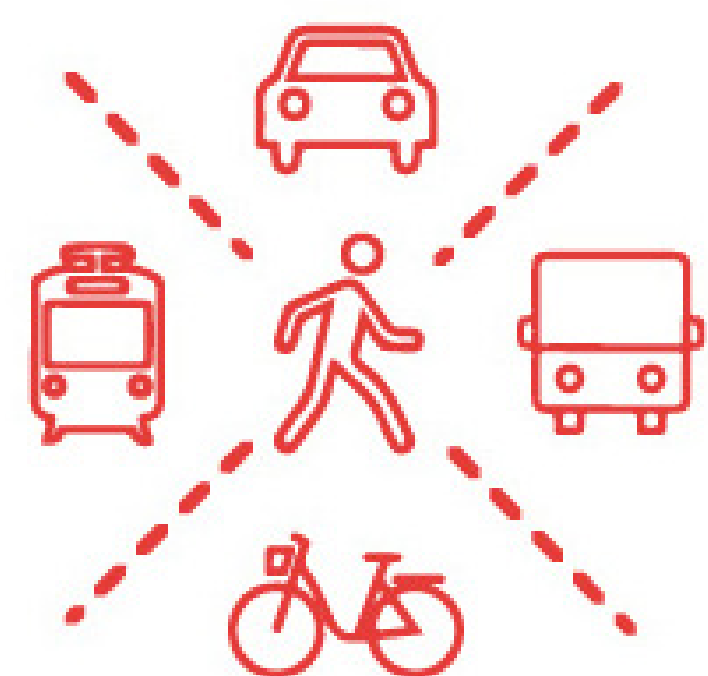


Source: Fotenn



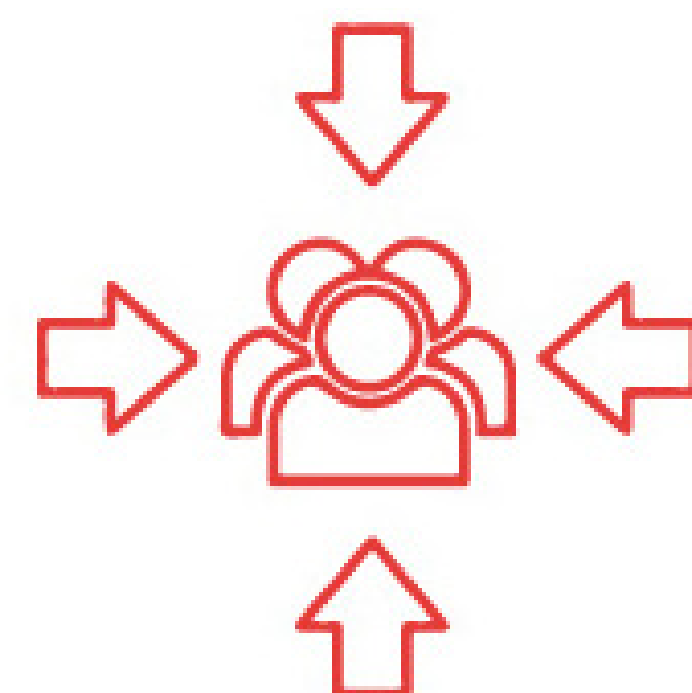


Les Buttes de la Confédération deviendront un lieu dynamique où il fera bon vivre, travailler et se divertir, enraciné dans ses atouts naturels et récréatifs existants. La conception intégrera un mélange d'utilisations et d'espaces publics pour créer une communauté complète, résiliente au climat et bien connectée qui servira de porte d'entrée importante à la capitale nationale.



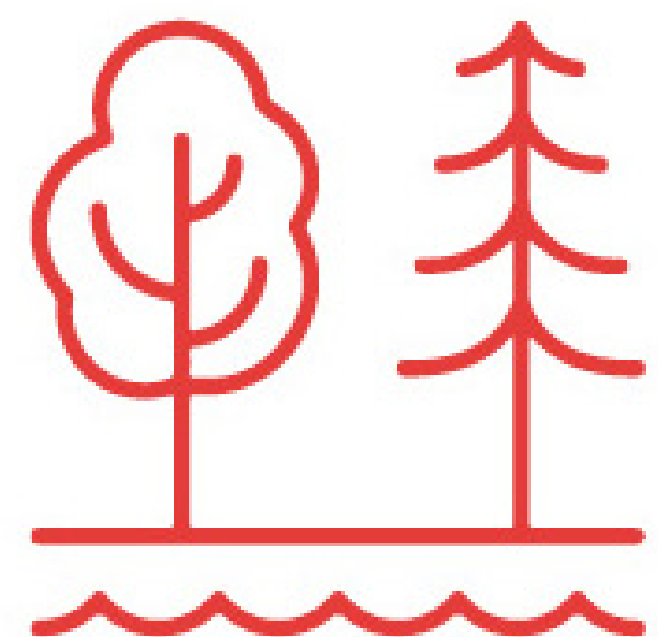
Créer des connectivités

Réaliser le potentiel du transport en commun et des autres moyens de transport pour permettre des déplacements sûrs et accessibles, à pied, en voiture ou en transport en commun, à travers et vers le site.



Concevoir en pensant aux gens

Utiliser une approche fondée sur la conception pour transformer les Buttes de la Confédération d'un campus axé sur les véhicules à un endroit qui donne la priorité aux besoins et au bien-être des gens.



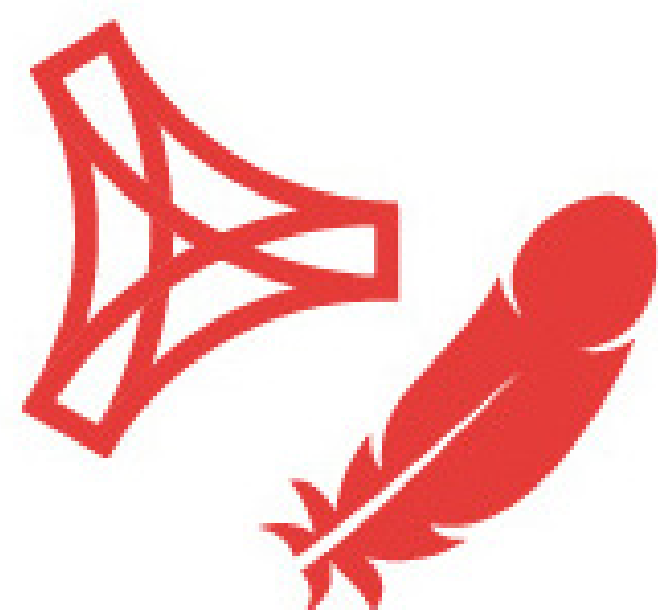
Améliorer l'accès à la nature et aux loisirs

Promouvoir et protéger les atouts naturels, notamment les parcs Vincent Massey et Hog's Back, en améliorant l'accès aux espaces verts et aux loisirs et en renforçant l'écologie des Buttes de la Confédération.



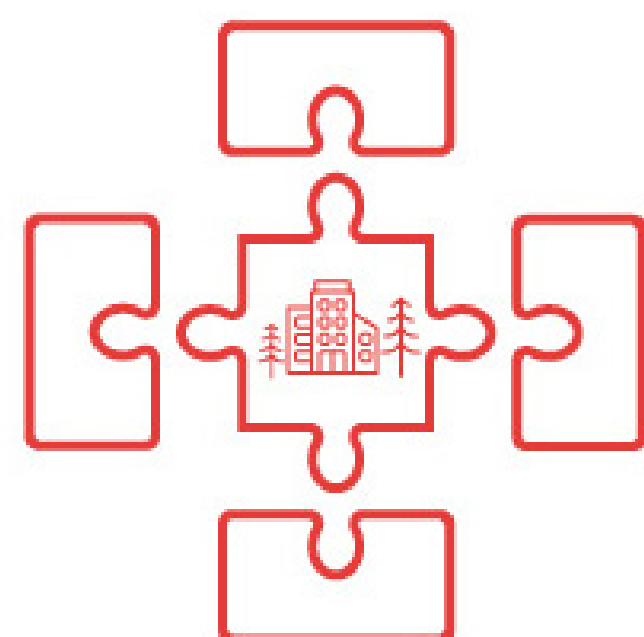
Être un espace inclusif et accessible espace pour tous.

Veiller à ce que les espaces et les commodités soient accueillants, sûrs et accessibles, et privilégier l'accessibilité financière pour une population diversifiée.



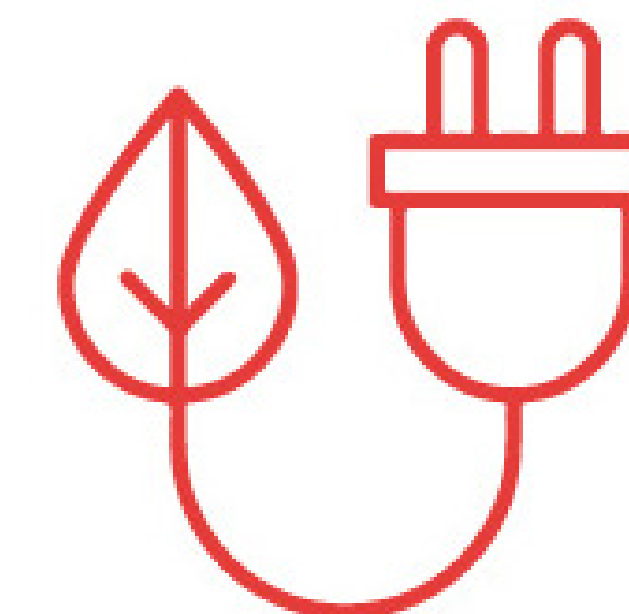
Célébrer la culture et le patrimoine

Reconnaître et célébrer le patrimoine et la longue histoire du site, notamment en honorant les Algonquins Anishinabe, afin de favoriser une culture enracinée dans une ambiance unique des lieux.



Développer une communauté entière

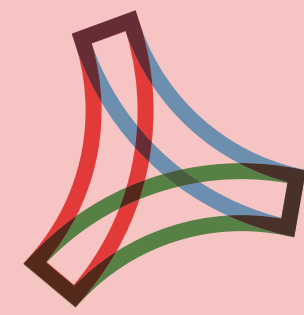
Transformer le site en une communauté dynamique à usage mixte où les emplois fédéraux existants seront complétés par une gamme de nouveaux usages qui feront des Buttes de la Confédération un endroit où il fait bon vivre, travailler et se divertir.



Assurer la résilience aux changements climatiques.

Développer une communauté résiliente face aux changements climatiques par la mise en œuvre d'idéaux et d'initiatives mesurables en matière de durabilité.

Principes directeurs



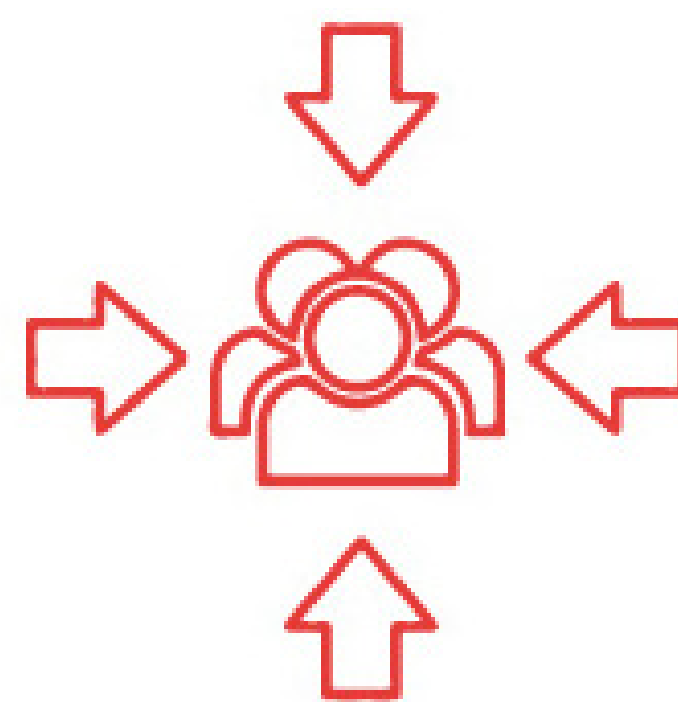
Confederation Heights will become a vibrant place to live, work and play, rooted in its natural and recreational assets. The design will integrate a mix of uses and public spaces to create a complete, climate resilient and well-connected community that serves as an important gateway to Canada's Capital.

Guiding Principles



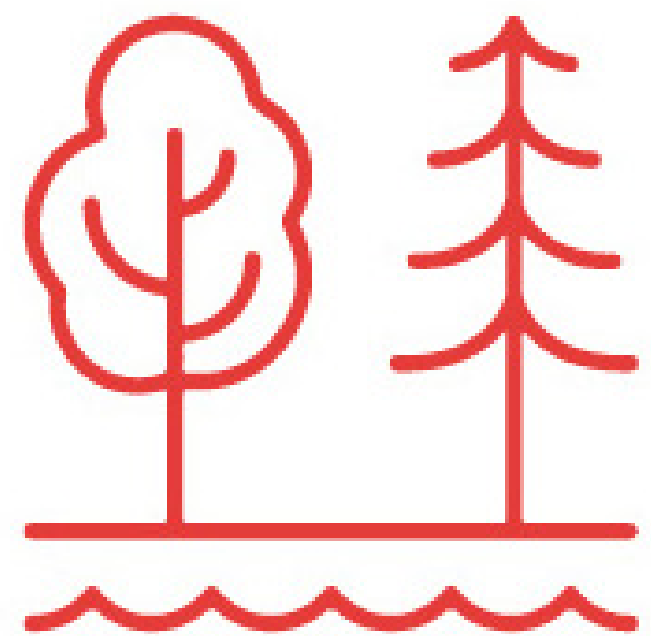
Create Connections

Realize the potential of public transit and other transportation options to enable safe and accessible travel by foot, wheels, or transit through and into the site.



Design with People in Mind

Use design to transform Confederation Heights from a vehicle-focused campus to a place that prioritizes the needs and well-being of people.



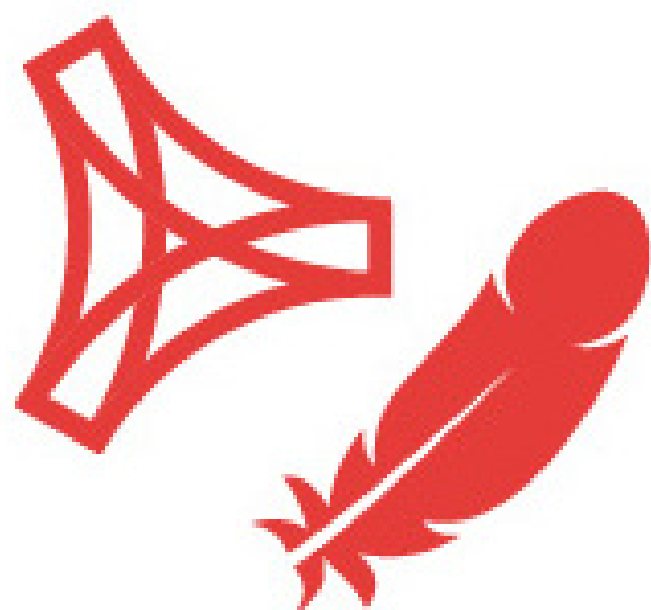
Enrich Access to Nature and Recreation

Promote and protect natural assets, including Vincent Massey and Hog's Back parks, by improving access to greenspace, recreation, and enhancing Confederation Heights' ecology.



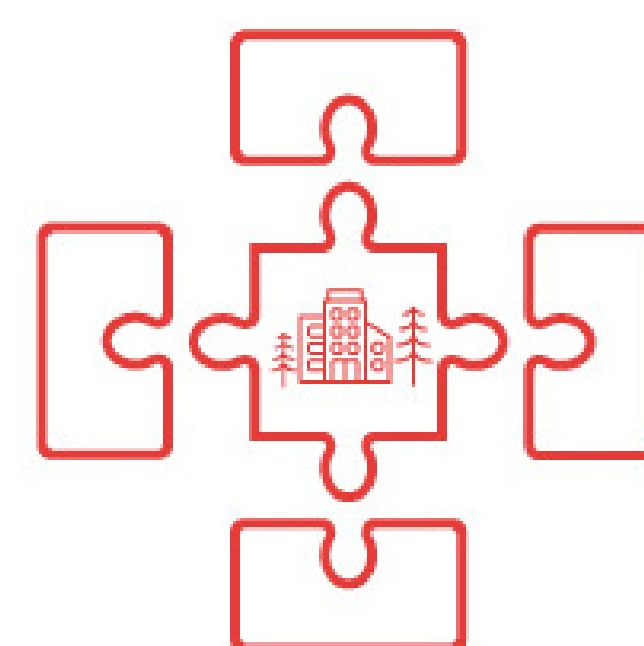
Be an Inclusive and Accessible Space for Everyone

Ensure that spaces and amenities are welcoming, safe and accessible, and prioritize affordability for a diverse population.



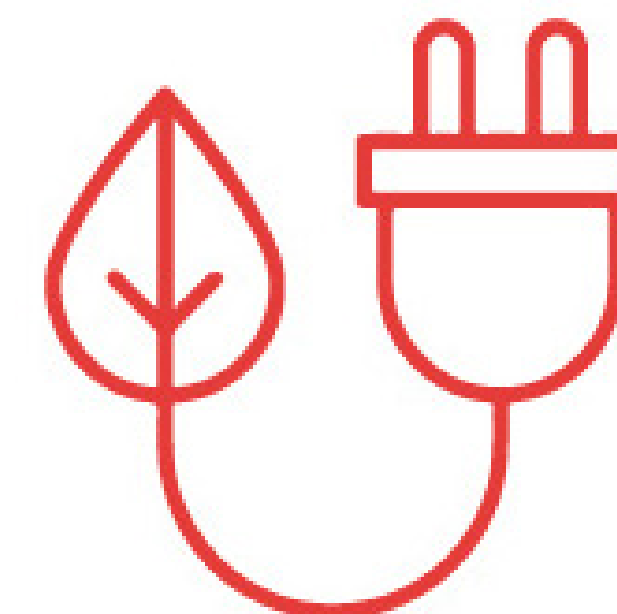
Celebrate Culture and Heritage

Recognize and celebrate the heritage and long history of the site, including honouring the Algonquin Anishinabe, to foster a culture rooted in a distinct sense of place.



Develop a Complete Community

Transform the site into a vibrant mixed-use community where existing federal employment and regional recreational uses will be complemented by a range of new uses that will make Confederation Heights a place to live, work and play.



Ensure Climate Resiliency

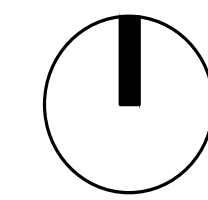
Develop a climate resilient community through the implementation of sustainability ideals and measurable initiatives.

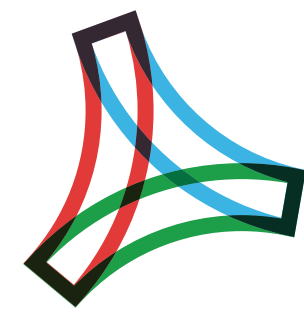


Study Area
Zone d'étude



Intervention Area
Zone d'intervention





Key Modernist Buildings / Principaux bâtiments modernistes



1500 Bronson

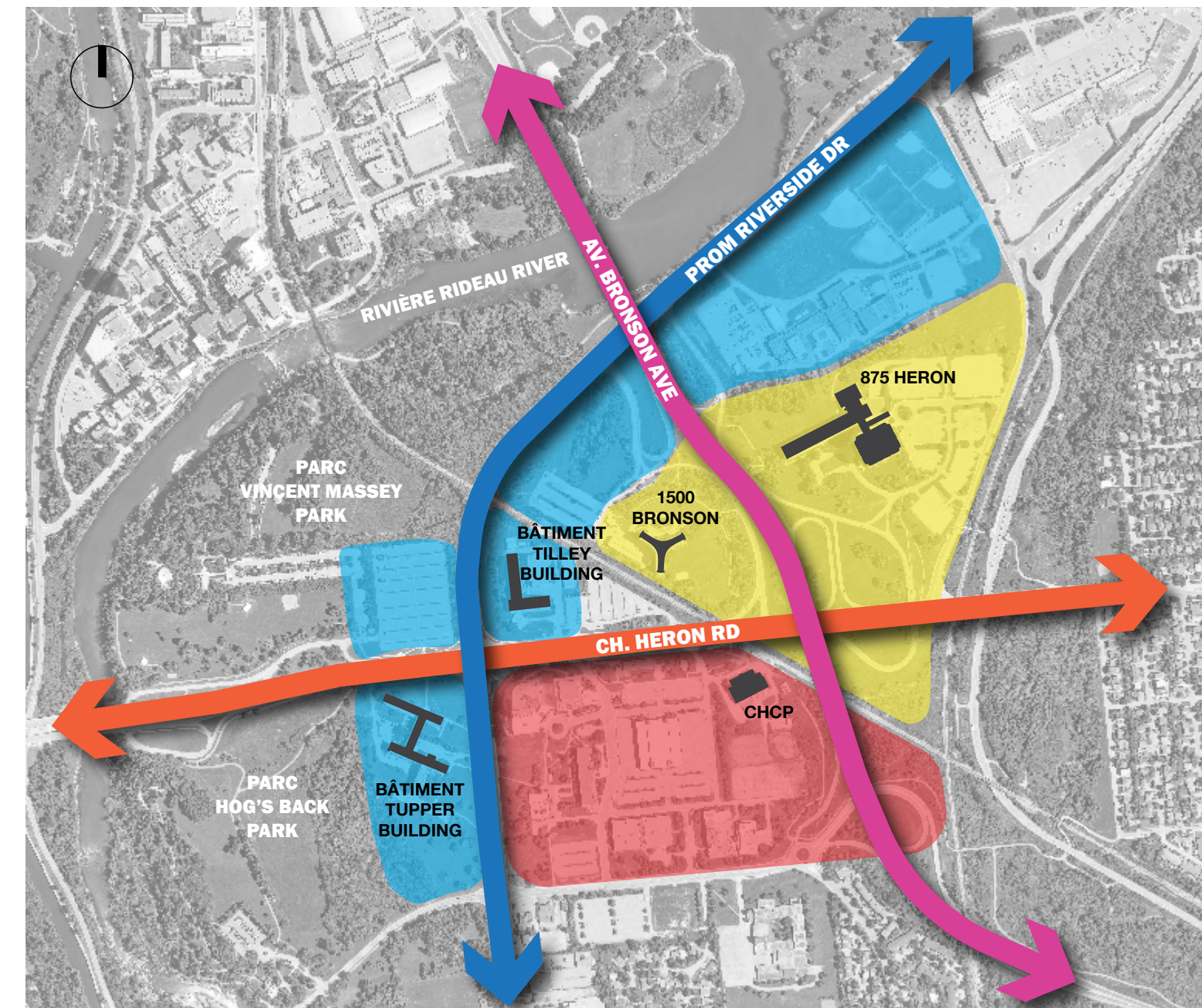


875 Heron



Bâtiment Sir Charles Tupper Building

Heritage Character Areas & Corridors Zones de caractères du patrimoine et Corridors



Source: Fotenn / Google Streetview

LEGEND / LÉGENDE

- Prom Riverside Dr
Scenic Route | Le Promenade Paranomique
- Av Bronson Avenue
Capital Arrival Route | La route de la porte de la capi
- Ch Heron Road
Urban Arterial | L'artère urbaine

The Heritage Greenway Le sentier vert du patrimoine



The Heritage Greenway is a proposed system of open spaces and parks that connects the modernist buildings and landscapes and natural features within the Confederation Heights.
Le sentier vert du patrimoine est un réseau proposé d'espaces ouverts et de parcs qui relie les bâtiments et les paysages modernistes ainsi que les caractéristiques naturelles des Bouttes de la Confédération.

Heritage Design Strategy Stratégie de conception patrimoniale

Riverside Character Area Zone de caractère Riverside

- Conserve and enhance the landscape setting with built form that responds to the natural features / *Conserver et mettre en valeur le cadre paysager grâce à une implantation bâtie qui réponde aux caractéristiques naturelles.*
- Built form oriented to natural landscape / *Une forme bâtie orientée vers le paysage naturel.*

Capital Arrival Route Character Area Zone de caractère de la porte de la Capitale

- Protect and enhance the Capital Arrival Route scenic experience / *Protéger et mettre en valeur l'expérience paysagère de la Route d'arrivée de la capitale.*
- Celebrate modernist buildings and landscapes / *Mettre en valeur les bâtiments et les paysages modernistes.*
- New built form to enhance the Capital Arrival Route through architectural and design excellence / *L'excellence architecturale de nouvelles formes bâties visant à rehausser la Route de la porte de la capitale.*

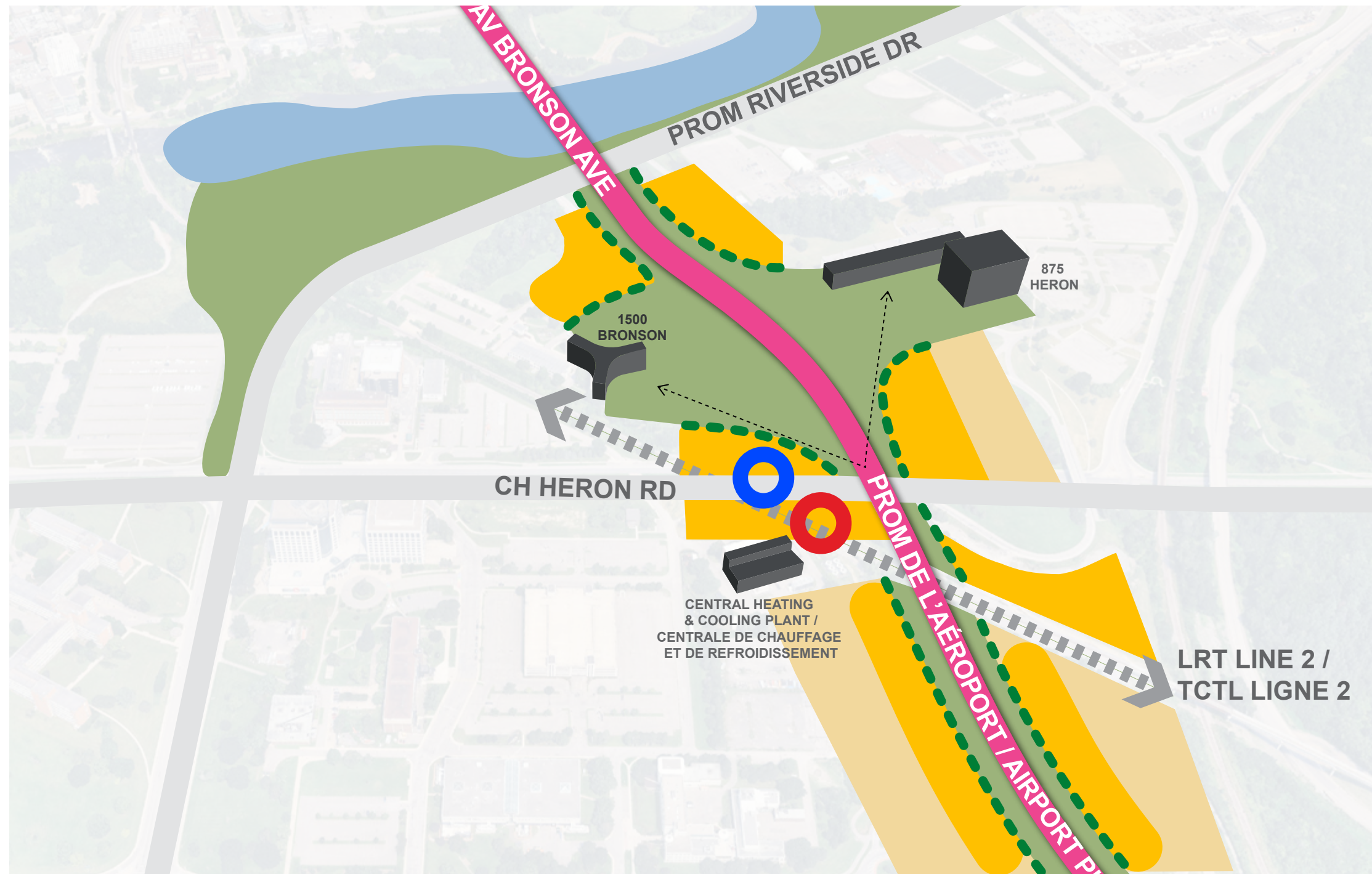
Central Campus Character Area Zone de caractère du campus central

- Reinforce rectilinear, street-oriented urban fabric | *Renforcer le tissu urbain rectiligne, orienté sur la rue.*
- New built form to frame streets and open spaces | *De nouvelles formes bâties afin de structurer les rues et les espaces ouverts.*
- Establish an urban centre and concentrate development on the flat terrain of the Central Campus area | *Établir un centre urbain et concentrer le développement sur le terrain plat du secteur du campus central.*

Av Bronson Avenue

Capital Arrival Route | La Porte de la Capitale

- Estate-like setting / *Caractère du domaine*
- 1500 Bronson and 875 Heron - heritage buildings as visual landmarks / *les bâtiments du patrimoine en tant que points de repère visuels*
- Generous setbacks - prioritize views / *Des marges de recul généreuses - priorité à les vues*
- Architectural excellence / *Excellence architecturale*
- Frame of Ottawa’s central area / *Cadre de la zone centrale d’Ottawa*



Future Development
Aménagement futur

Future Development (Special Design Area)
Aménagement futur (Zone de conception spéciale)

Federal Employment
Pôle d'emploi fédéral

Green Buffer / Setback
Marge de recul vert

Parcs et espaces ouverts
Parcs et espaces ouverts

Active Frontage - Commercial
Façade active - commerciale

Active Frontage
Façade active

Light Rail Transit (LRT) Station
Transport en commun par train léger (TCTL)

Bus Rapid Transit (BRT) Station
Transport en commun rapide par autobus (TCRA)

This streetview image shows Av Bronson Avenue from a perspective looking down the road. The road is wide with multiple lanes and a median. The surrounding area includes modern buildings, trees, and a clear sky. The image is sourced from Fotenn / Google Streetview.

Source: Fotenn / Google Streetview

Prom Riverside Drive

Scenic Route | Le Promenade Panoramique

- Large vegetated setbacks / *Grandes marges de recul végétalisées*
- Landscape reinforces scenic parkway experience / *Le paysage renforce l'expérience de la route panoramique*
- Framed views / *Vues encadrées*
- Medians to accommodate large trees / *Médianes pour accueillir de grands arbres*
- Visual interface from Riverside Drive / *Interface visuelle depuis Prom.*

Riverside

This map illustrates the proposed development along Prom Riverside Drive. It highlights the 'Future Development' (Aménagement futur) in yellow and the 'Future Development (Special Design Area)' (Aménagement futur (Zone de conception spéciale)) in orange. The map also shows the 'Green Buffer / Setback' (Marge de recul vert) in green and 'Parks and Open Spaces' (Parcs et espaces ouverts) in light green. Key landmarks include the '1500 BRONSON' and '875 HERON' buildings, the 'CENTRE RA CENTRE', and the 'CH DATA CENTRE RD'. The map also indicates the location of the 'LRT LINE 2 / TCTL LIGNE 2' and the 'BÂTIMENT TILLEY BUILDING'. The 'CH HERON RD' is shown as a major thoroughfare. The map is sourced from Fotenn / Google Earth.

Source: Fotenn / Google Earth

This streetview image shows Prom Riverside Drive from a perspective looking down the road. The road is wide with multiple lanes and a median. The surrounding area includes modern buildings, trees, and a clear sky. The image is sourced from Fotenn / Google Streetview.

Source: Fotenn / Google Streetview

Chemin Heron Road

Urban Arterial | L'Artère Urbaine

- Regional arterial connector / *Connecteur artériel régional*
- Buildings frame the street / *Les bâtiments encadrent la rue*
- Commercial Frontage / *Façade active commercial*
- Transit Node / corridor / *Pôle de transport en commun / corridor*
- High-rise and high-density / *Immeubles de grande hauteur et de haute densité*
- Buildings to provide accessibility through different grading levels / *Les bâtiments doivent assurer l'accessibilité entre différents niveaux de terrain*

This map illustrates the proposed development along Chemin Heron Road. It highlights the 'Future Development' (Aménagement futur) in yellow and the 'Future Development (Special Design Area)' (Aménagement futur (Zone de conception spéciale)) in orange. The map also shows the 'Green Buffer / Setback' (Marge de recul vert) in green and 'Parks and Open Spaces' (Parcs et espaces ouverts) in light green. Key landmarks include the '1500 BRONSON' and '875 HERON' buildings, the 'CENTRE RA CENTRE', and the 'CH DATA CENTRE RD'. The map also indicates the location of the 'LRT LINE 2 / TCTL LIGNE 2' and the 'BÂTIMENT TILLEY BUILDING'. The 'CH HERON RD' is shown as a major thoroughfare. The map is sourced from Fotenn / Google Earth.

Source: Fotenn / Google Earth

This image shows a pre-rendered view of a BRT lane project in the USA. It features a blue bus in a dedicated lane, with a green buffer zone and a red curb. The surrounding area includes trees, a sidewalk, and a clear sky. The image is sourced from LinkUS.

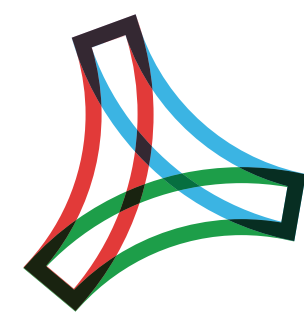
Precendet image of a BRT lane project in USA / *Image de référence d'une ligne de TCRA aux É.-U.*
Source: LinkUS

Canada Lands Company
Société immobilière du Canada

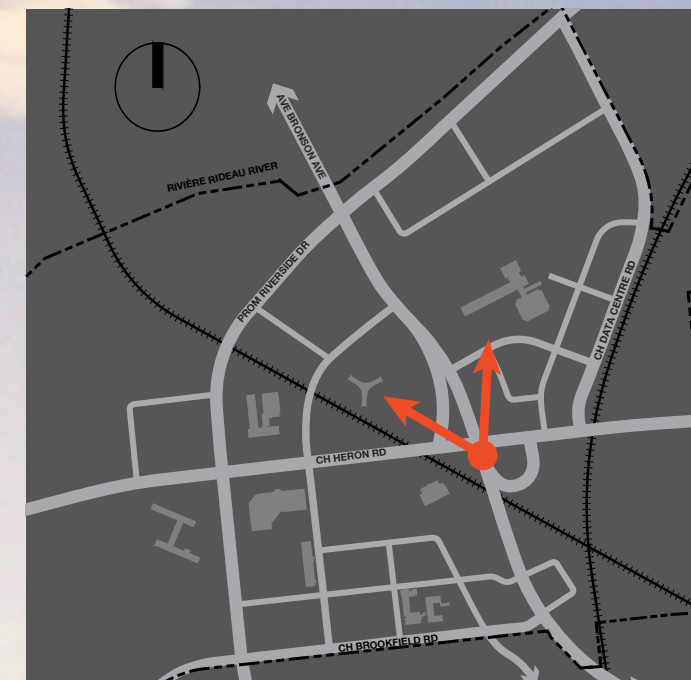
Public Services and
Procurement Canada

Services publics et
Approvisionnement Canada

07



Rendered Demonstration Image of the Capital Arrival Route *Image de démonstration rendu de la route de la porte de la capitale*



Key Map / Carte de situation

Université Carleton
University

1500
Bronson

Gatineau Hills
Collines de la Gatineau

Downtown Ottawa
centre-ville

Av Bronson
Ave

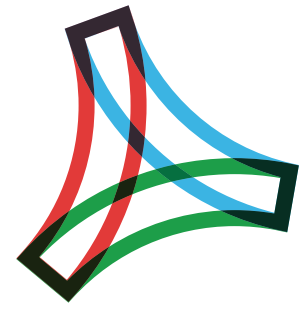
875 Heron



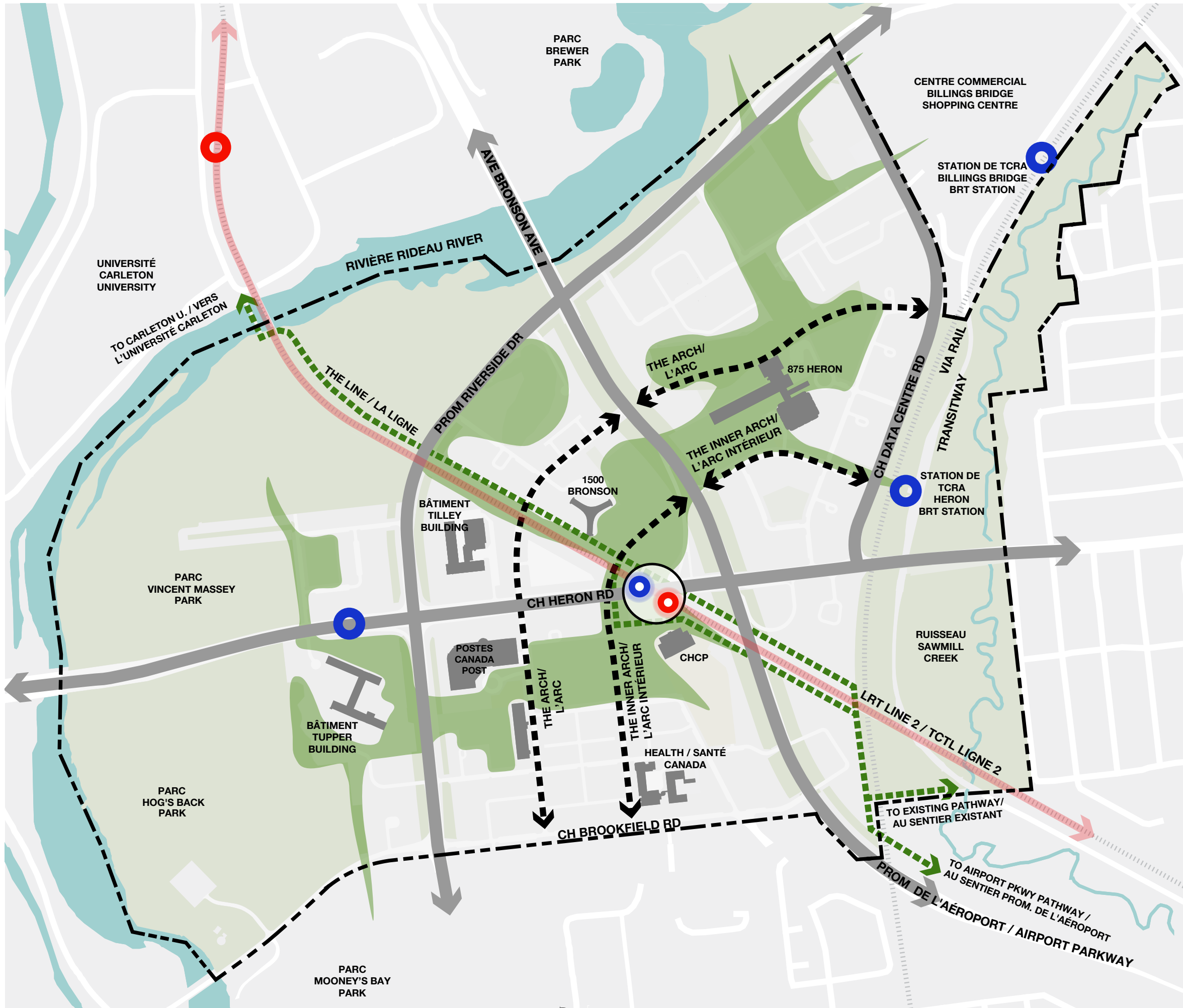
Source: Cicada & Potem

Note: the rendered images are for illustrative purposes only and represent a conceptual approach to development and transportation layout. The final form, design, and configuration of all elements will be subject to further studies, detailed design, and required municipal approvals.

Remarque : les images de rendu sont fournies à des fins d'illustration seulement et présentent une approche conceptuelle de l'aménagement et de l'organisation des transports. La forme finale, la conception et la configuration de l'ensemble des éléments seront assujetties à des études supplémentaires, à une conception détaillée et aux approbations municipales requises.



Key Community Connectors / Connecteurs communautaires



LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Existing Arterials
Artères existantes
- The Arch and The Inner Arch
L'Arc et l'Arc intérieur
- The Line
La Ligne
- Light Rail Transit (LRT) Line 2
Ligne 2 du transport léger sur rail (TLR)
- The Heritage Greenway
Le sentier vert du patrimoine
- Bus Rapid Transit Station (BRT)
Transport en commun rapide par autobus (TCRA)
- Light Rail Transit Station (LRT)
Station transport en commun par train léger (TCTL)
- Transit Node (LRT + BRT)
Pôle de transport en commun (TCTL + TCRA)

Source: Fotenn

The Arches / Les Arcs

The Community Connectors / Les connecteurs communautaires

- Key structural community connectors / *Connecteurs structurels clés de la communauté*
- Key active transportation connectors / *Connecteurs clés pour le transport actif*
- Proximity to the Transit Node / *Proximité du pôle de transport en commun*
- Key views to modernist buildings and landscapes / *Points de vue clés sur les bâtiments et les paysages modernistes*
- Retail at grade (inner arch) / *Commerce de détail au niveau du sol (arc intérieur)*
- Connection to the Cultural / Entertainment HUB / *Connexion avec le pôle culturel et de divertissement*



Source: Fotenn

LEGENDE | LÉGENDE

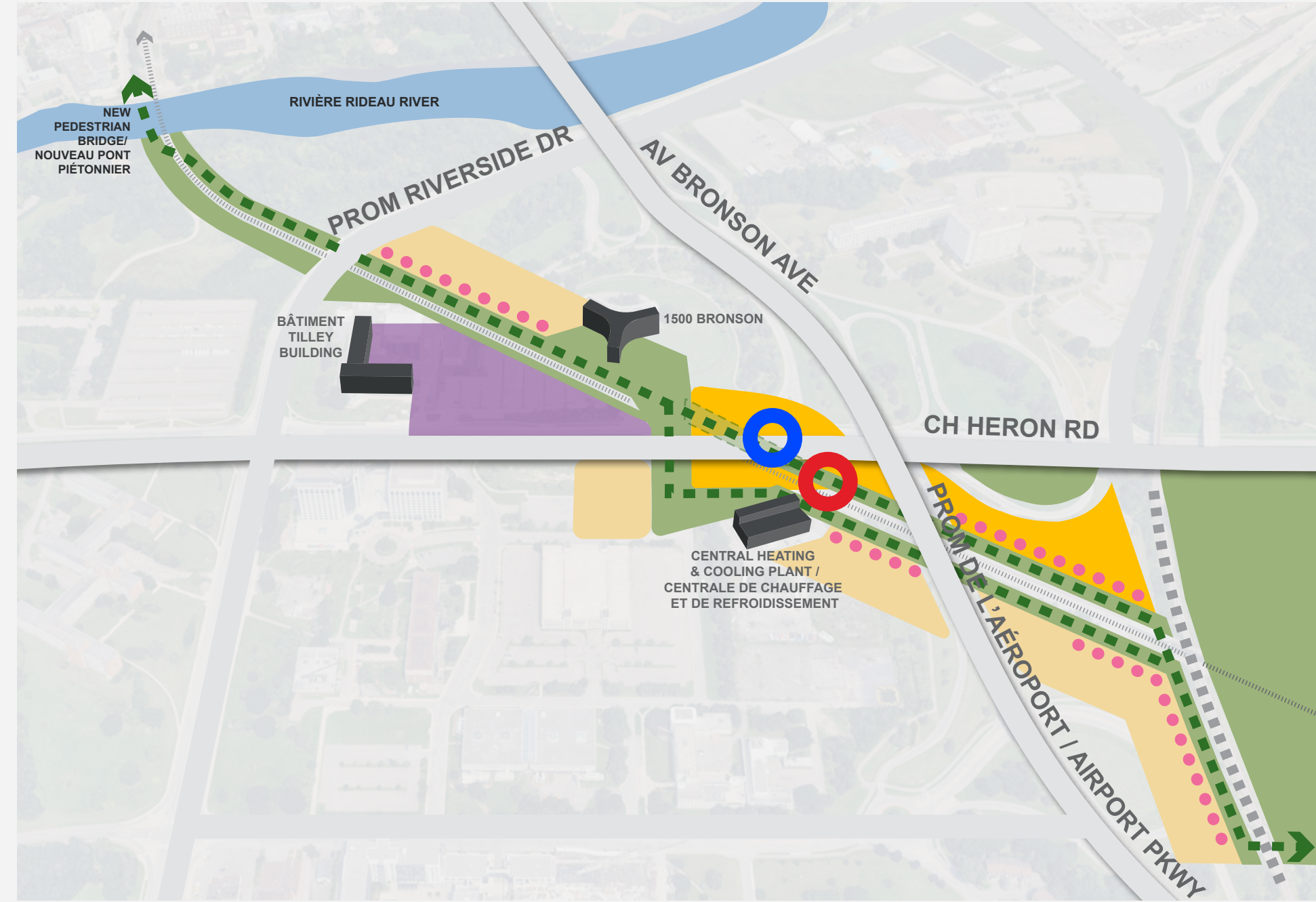
- Future Development
Aménagement futur
- Future Development (Special Design Area)
Aménagement futur (Zone de conception spéciale)
- Federal Employment
Pôle d'emploi fédéral
- Green Buffer / Setback
Marge de recul vert
- Parks and Open Spaces
Parcs et espaces ouverts
- Active Frontage - Commercial
Façade active - commerciale
- Active Frontage
Façade active
- Light Rail Transit (LRT) Station
Transport en commun par train léger (TCTL)
- Bus Rapid Transit (BRT) Station
Transport en commun rapide par autobus (TCRA)

Key Community Connectors Connecteurs communautaires

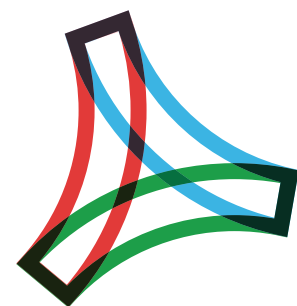
The Line / La ligne

The Active Transportation Connector / Le connecteur du transport actif

- Exclusive active transportation corridor / *Corridor exclusif de transport actif*
- Linear Park character / *Caractère de parc linéaire*
- Connected to the Transit Node / *Connecté au pôle de transport en commun*
- Key views to modernist buildings / *Vues clés sur les bâtiments modernistes*
- New development to active frontages / *Les nouveaux développement doivent encadrer la ligne avec des façades active*
- Connects Carleton University and the Rideau River to the Transit Node / *Relie l'Université de Carleton et la rivière Rideau au pôle de transport en commun*
- Connects the Sawmill Creek corridor to the existing pathway along the Airport Parkway / *Relie le corridor du ruisseau Sawmill au sentier existant le long de la Promenade Airport*



Source: Fotenn



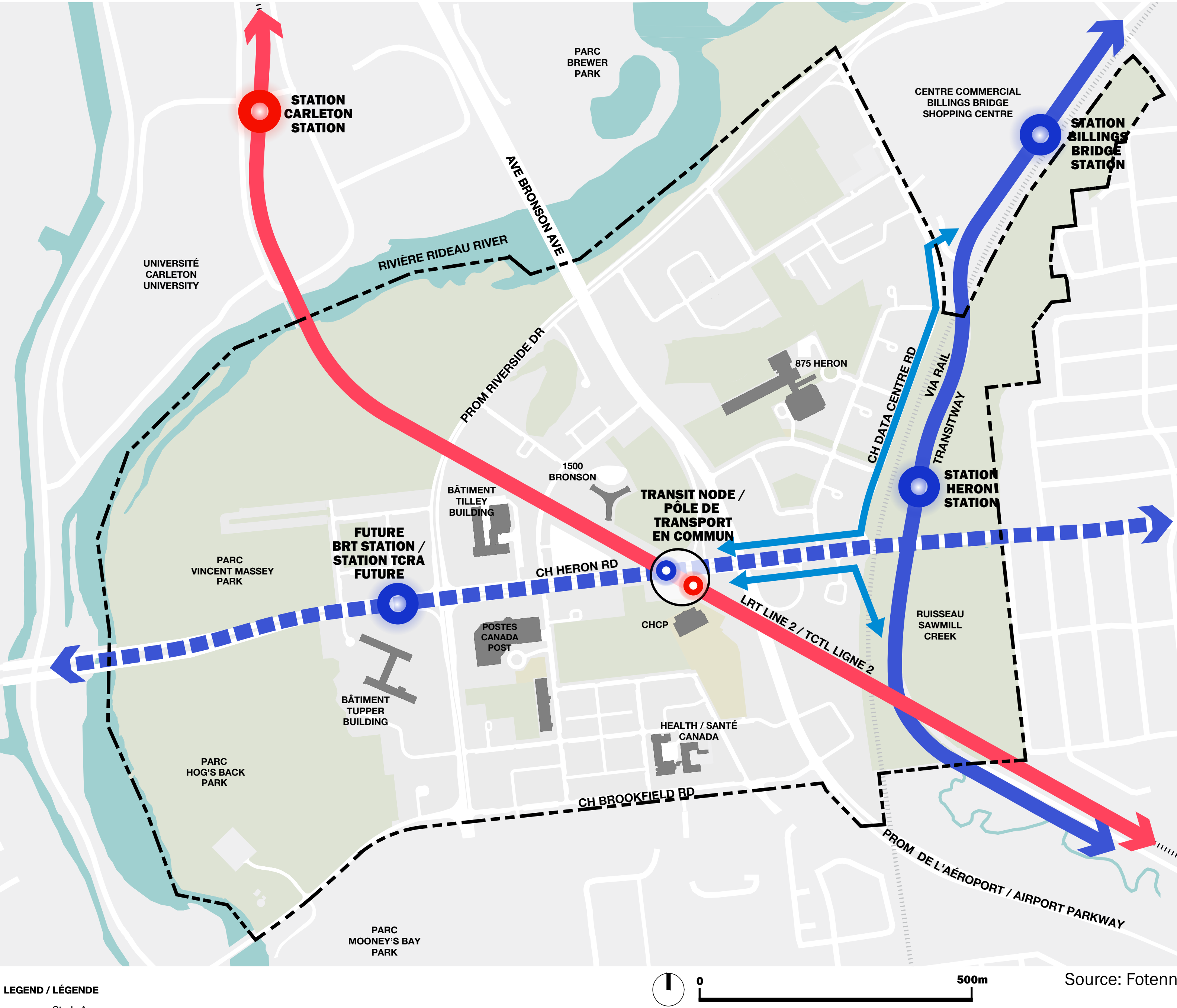
Road Network | Réseau routier



LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Arterial
Artère
- Major Collector
Majeur collectrice
- Collector
Collectrice
- Local Street
Rue Local
- Potential Private Roads
Voies Privées Potentielles
- VIA Rail / LRT
VIA Rail / TCTL

Rapid Transit Network | Réseau du transport en commun rapide

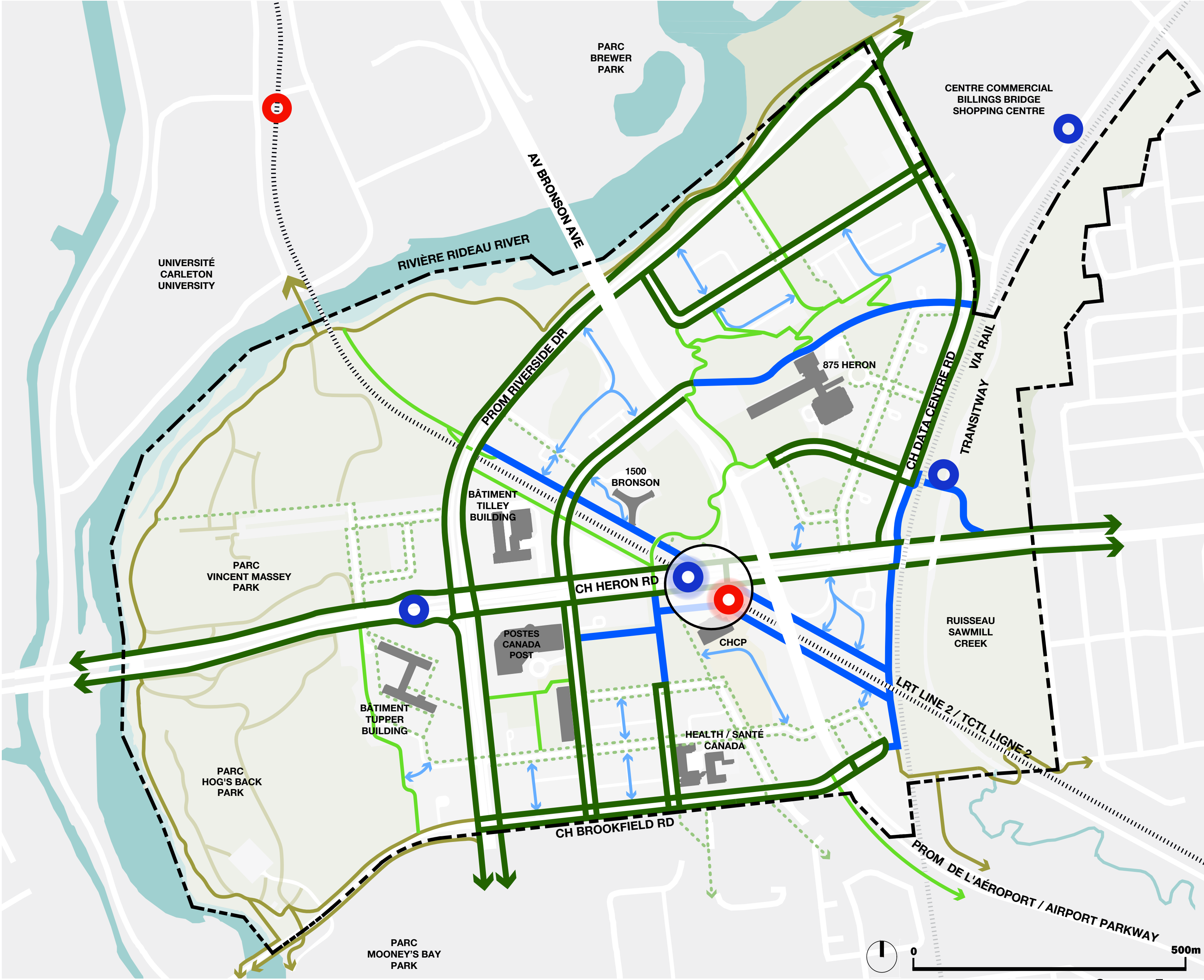


LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Transitway
- Future Bus Rapid Transit Line (BRT)
Ligne de transport en commun rapide par autobus future (TCRA)
- Light Rail Transit Line (LRT)
Ligne de transport en commun par train léger (TCTL)
- Bus Rapid Transit Station (BRT)
Station de transport en commun rapide par autobus (TCRA)
- Light Rail Transit Station (LRT)
Station de transport en commun par train léger (TCTL)
- Transit Node (LRT + BRT)
Pôle de transport en commun (TCTL + TCRA)
- Potential Integration of Existing Transitway and Future BRT Line
Intégration potentielle du Transitway existant et de la future ligne de TCRA



Active Transportation Network | Réseau du transport actif



LEGEND / LÉGENDE

Proposed One-Way Bikeway + Sidewalk
Voie cyclable à sens unique + trottoir proposé

Proposed Two-Way Bikeway + Sidewalk
Voie cyclable à double sens + trottoir proposé

Proposed Major Multi-use Pathway
Sentier polyvalent majeur proposé

Existing Major Multi-use Pathway
Sentier polyvalent majeur existant

Existing Minor Multi-use Pathway
Sentier polyvalent mineur existant

Potential Mid Block Connection
Connexion potentielle en milieu d'îlot

Proposed Sidewalks
Trottoirs proposés

Source: Fotenn

Note: Images above are for illustrative purposes only. Final designs for bikeways, sidewalks, paths, and shared streets will be subject to the City of Ottawa's guidelines and technical requirements / Les images ci-dessus sont fournies à titre indicatif seulement. / La conception finale des pistes cyclables, des trottoirs, des sentiers polyvalents et des rues partagées sera assujettie aux lignes directrices et aux exigences techniques de la Ville d'Ottawa

At-grade Active Transportation Crossings /
Traversées au niveau de la rue pour les modes actifs

Bridges, Tunnels and Underpasses / Passarelles,
tunnels et passages pour les modes actifs

Complete Streets /
Les rues complètes

Multimodal access: safe use by pedestrians, cyclists, motorists, and public transit riders.

Accès multimodal : utilisation sécuritaire pour les piétons, cyclistes, automobilistes et usagers du transport en commun.

Accessible for all ages and abilities: design to be usable and comfortable for all including seniors, and people with disabilities.

Accessible à tous les âges et capacités : conçu pour être confortable et fonctionnel pour tous les âges et toutes les capacités.

Comfort and convenience: safe, easy to navigate and continuous sidewalks, paths, bikeways, benches, and shade.

Confort et commodité : trottoirs, sentiers et pistes cyclables continus, sécuritaires et faciles à utiliser, avec bancs et zones ombragées.

Community building: Includes plazas, landscaping, street trees, and seating to encourage social interaction and placemaking.

Vie communautaire : places publiques, verdissement et mobilier urbain favorisant les rencontres et l'animation du milieu.

Canada Lands Company

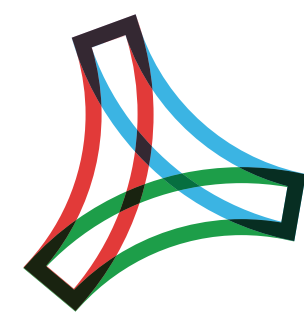
Société immobilière du Canada

Public Services and Procurement Canada

Services publics et Approvisionnement Canada

Ottawa

11



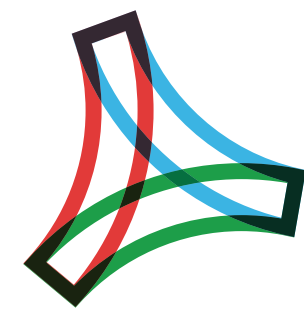
Rendered Demonstration Image of The Arch & The Line *Image de démonstration rendu de l'arc et de la ligne*



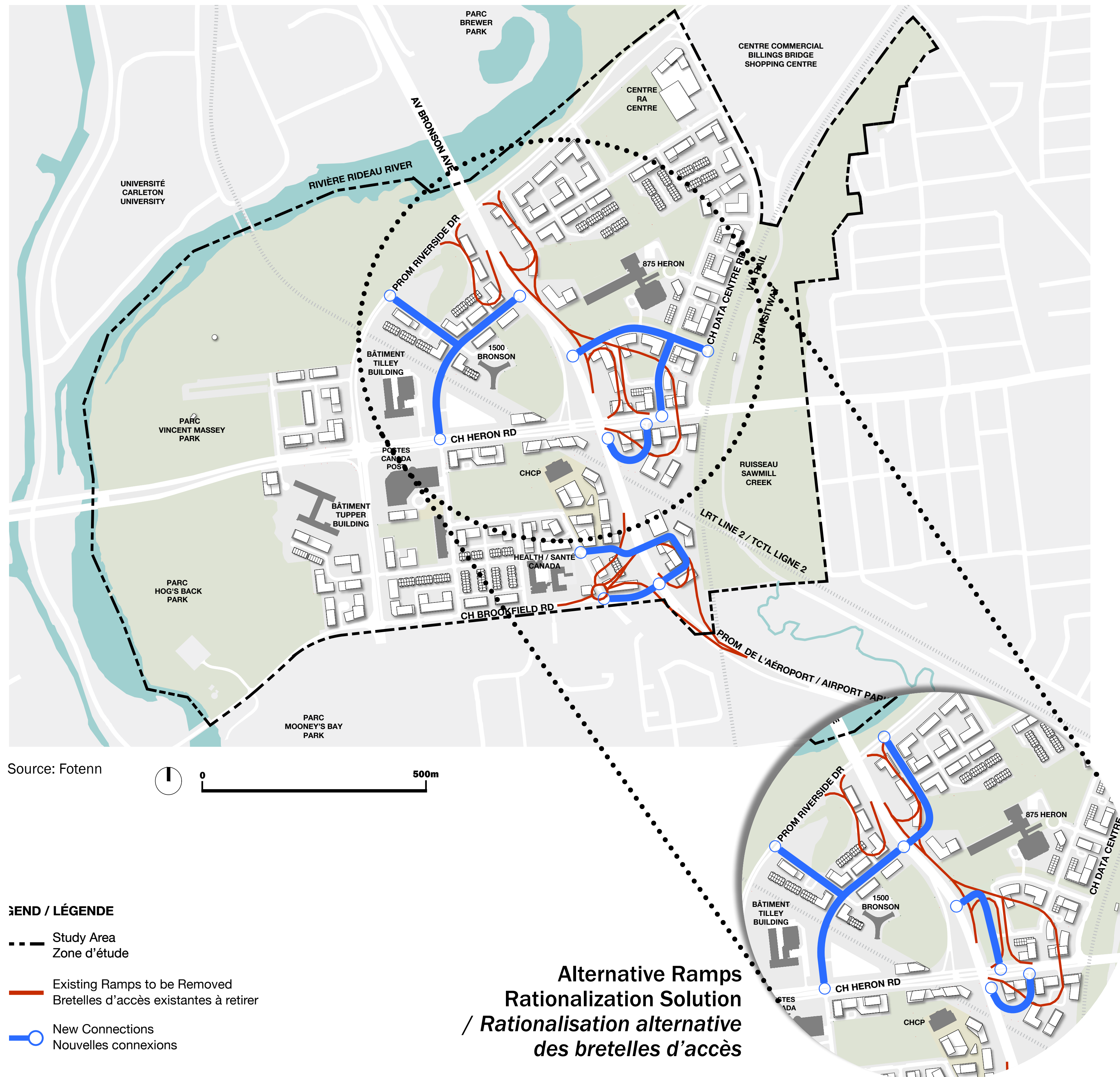
Note: the rendered images are for illustrative purposes only and represent a conceptual approach to development and transportation layout. The final form, design, and configuration of all elements will be subject to further studies, detailed design, and required municipal approvals.

Remarque : les images de rendu sont fournies à des fins d'illustration seulement et présentent une approche conceptuelle de l'aménagement et de l'organisation des transports. La forme finale, la conception et la configuration de l'ensemble des éléments seront assujetties à des études supplémentaires, à une conception détaillée et aux approbations municipales requises.

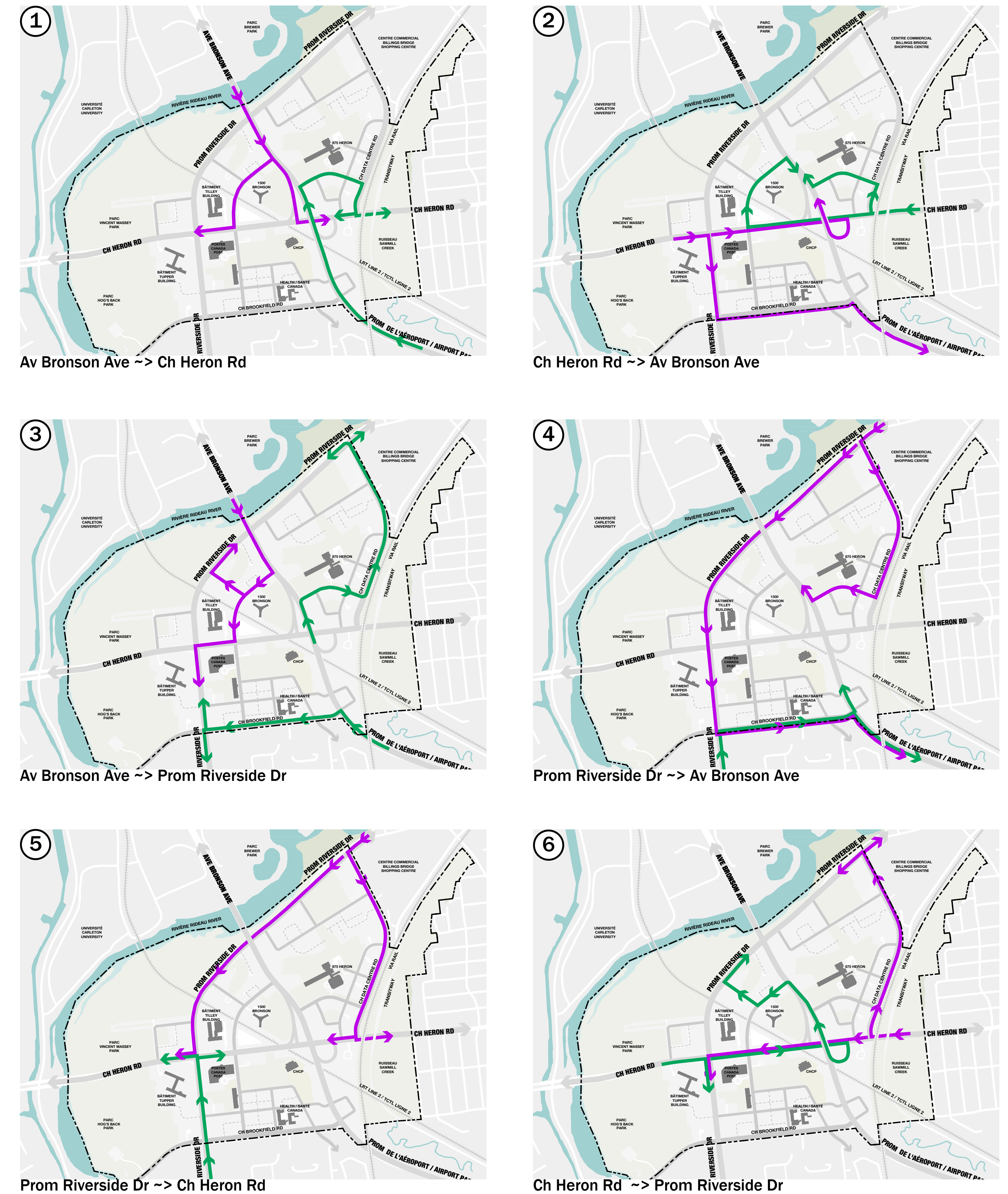


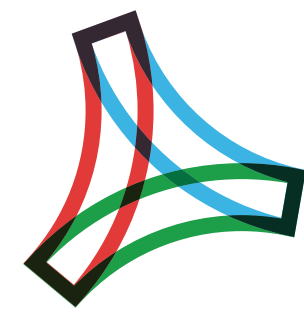


Ramps Rationalization / Rationalisation des bretelles d'accès



Vehicular Movements / Mouvements véhiculaires





The Heritage Greenway - Parks and Open Spaces Le sentier vert du patrimoine - parcs et espaces ouvertes

The Heritage Greenway Key Features /

Les caractéristiques clés du sentier vert du patrimoine:

- “The soul” of the future community / « L’âme » de la future communauté
- Transit Node within its core / Pôle de transport en commun
- Mix of recreational uses and open spaces / Mélange d’utilisations récréatives et d’espaces ouverts

The Heritage Greenway connects / Le sentier vert du patrimoine relie:

- The modernist buildings and their landscapes / les bâtiments modernistes et leurs paysagismes
- All 6 Community Districts / les six secteurs communautaires
- The Line and The Arches / La ligne et Les Arcs
- New and Existing Parks and Open Spaces / Parcs et espaces ouverts nouveaux et existants



Source: Fotenn / Google Earth

Open Spaces Network / Réseau des espaces verts



Source: Fotenn

09 New Municipal Parks Nouveaux parcs municipaux :

1 Community Park / Parc Communautaire

3 Neighbourhood Parks / Parcs de quartier

5 Parkettes / Miniparcs

12.3 Ha of parkland dedication /
réservés à la création de
parcs

LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Municipal Park
Parc municipal
- The Heritage Greenway
Le sentier vert du patrimoine
- Woodland
Boisé
- The Line / La Ligne
- Existing Federal Parks
Parcs fédéraux existants
- Environmentally Sensitive Areas
and Open Spaces
Zone environnementalement sensibles
et espaces ouverts
- Privately Owned Public Spaces (POPS)
Espaces publics du domaine privé
(EPDP)
- Proposed Stormwater Management
Ponds
Bassins de gestion des eaux pluviales
proposés
- ① Parkette
Miniparc
- ② Neighbourhood Park
Parc de quartier
- ③ Community Park
Parc communautaire

Rendered Demonstration Image of the Transit Node Plaza Image de démonstration rendu de la place du pôle de transport en commun



Key Map / Carte de situation

Central Heating & Cooling Plant
Centrale de chauffage et de refroidissement



1500
Bronson

Pedestrian Underpass
Passage piétonnier

Chemin Heron Road

Note: the rendered images are for illustrative purposes only and represent a conceptual approach to development and transportation layout. The final form, design, and configuration of all elements will be subject to further studies, detailed design, and required municipal approvals.

Remarque : les images de rendu sont fournies à des fins d'illustration seulement et présentent une approche conceptuelle de l'aménagement et de l'organisation des transports. La forme finale, la conception et la configuration de l'ensemble des éléments seront assujetties à des études supplémentaires, à une conception détaillée et aux approbations municipales requises.



Canada Lands Company
Société immobilière du Canada



Public Services and
Procurement Canada
Services publics et
Approvisionnement Canada



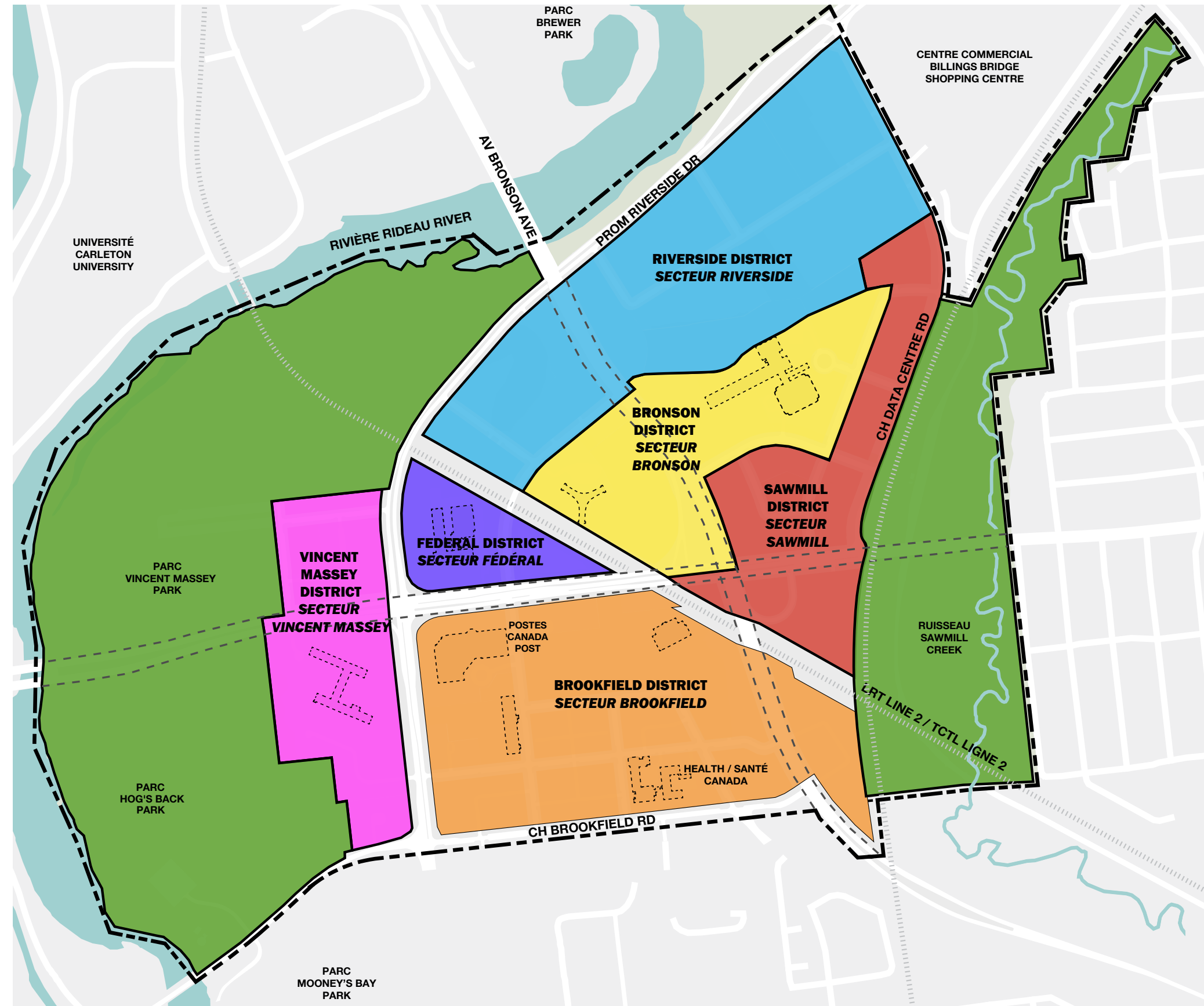
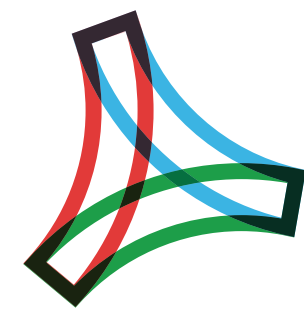
Demonstration Plan showing full buildout of area over a 25–30 year horizon /

Plan de démonstration montrant l'aménagement complet de la zone d'étude sur un horizon de 25 à 30 ans

Legend / Légende

-  Light Rail Transit (LRT) Station
Transport en commun par train léger (TCTL)
-  Bus Rapid Transit (BRT) Station
Transport en commun rapide par autobus (TCRA)





LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Riverside District
Secteur Riverside
- Bronson District
Secteur Bronson
- Sawmill District
Secteur Sawmill
- Brookfield District
Secteur Brookfield
- Federal District
Secteur Fédéral
- Vincent Massey District
Secteur Vincent Massey
- Open Space District
Secteur de l'espace ouvert

Source: Fotenn

Riverside District | Secteur Riverside



- Anchored by the Riverside Dr scenic parkway / *Ancré par la promenade panoramique Riverside.*
- New built form sensitive to topography / *Nouvelle forme bâtie adaptée à la topographie.*
- Generous green buffers along Riverside Dr / *Larges zones tampons de verdure le long de la promenade Riverside.*
- Maximize views to natural features while protecting views to Ottawa's central area / *Optimise les vues sur les attraits naturels tout en préservant les vues sur le centre-ville d'Ottawa.*
- The RA Centre as regional recreational and wellness hub / *Le Centre RA, pôle régional de loisirs et de bien-être.*



Precedent/Référence. Source: Greystone Village



Precedent/Référence. Source: Frank & Frieda

Bronson District | Secteur Bronson



- Anchored by 1500 Bronson and 875 Heron buildings and the Capital Arrival Route / *Ancré par les bâtiments au 1500, Av. Bronson et 875, Ch. Heron et la voie de la porte de la capitale.*
- Generous green buffers along Bronson Ave / *Larges zones tampons de verdure le long de l'avenue Bronson.*
- Preserve and activate open space around heritage buildings / *Préserve et met en valeur les espaces ouverts autour des bâtiments patrimoniaux.*
- Development should take a landscape-first approach / *Le développement devrait être réalisé selon une approche axée sur le paysage.*



1500 Bronson. Source: CLC/SIC

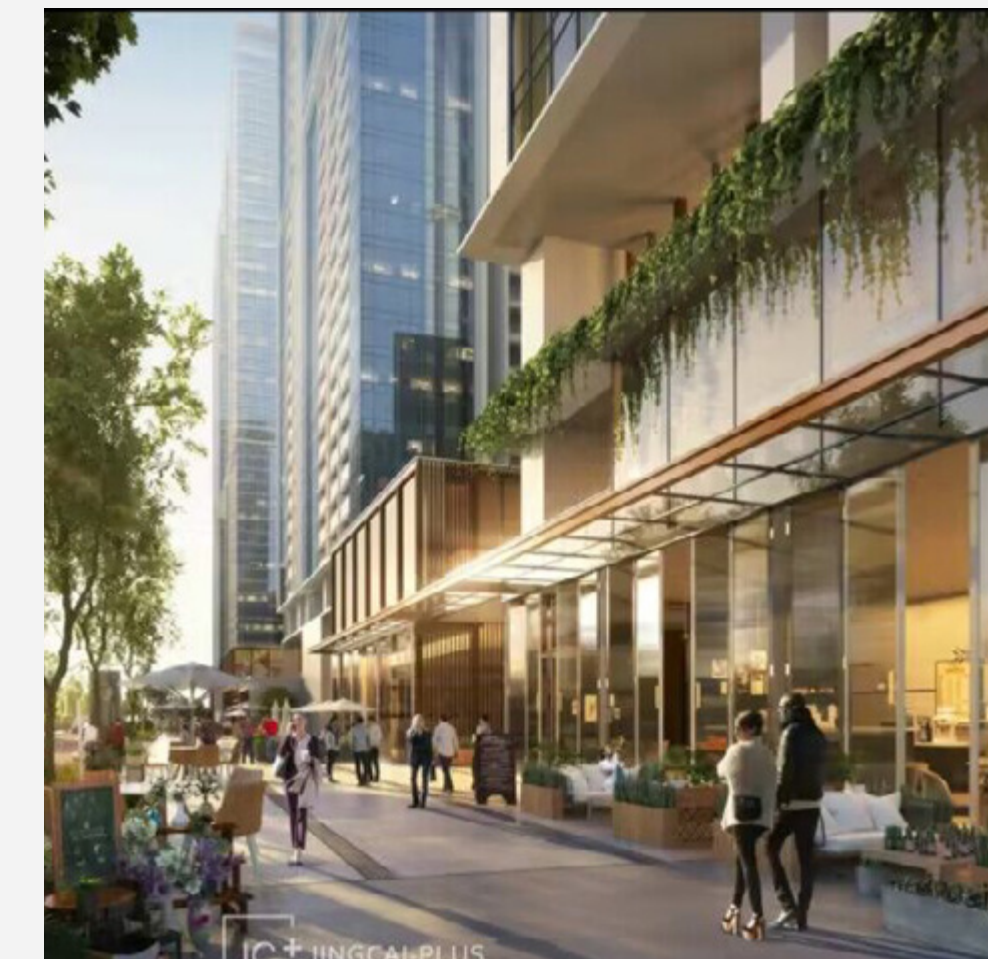


Source: Fotenn & Cicada

Sawmill District | Secteur Sawmill



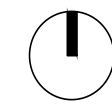
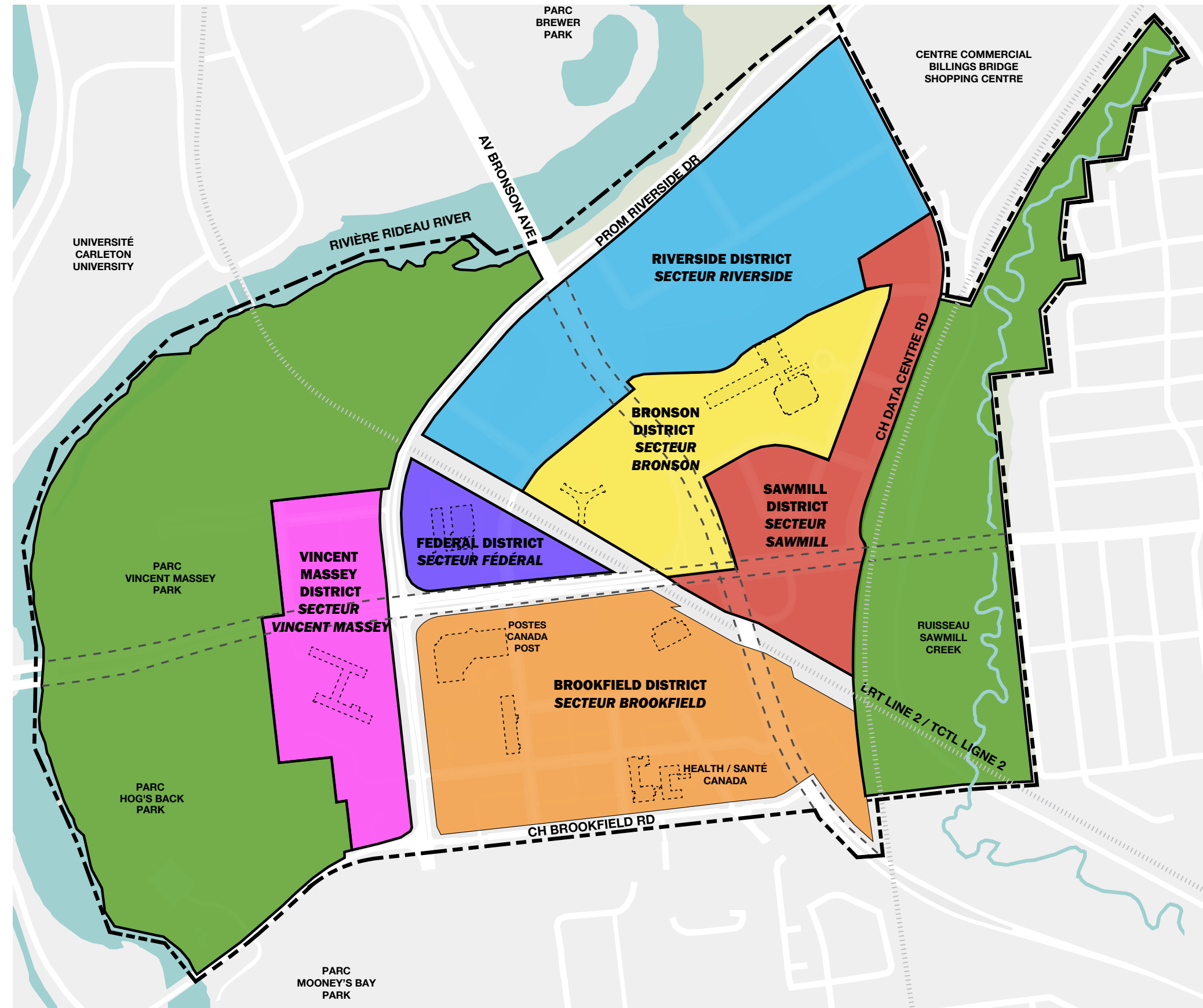
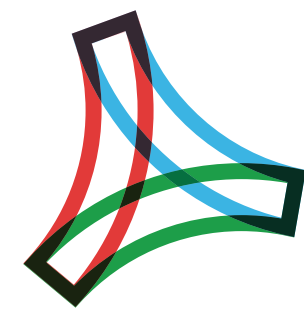
- Anchored by the Transit Node and rapid transit lines / *Ancré par le nœud de transport en commun et les lignes de transport en commun rapide.*
- High-rise and high density supported by transit / *Immeubles de grande hauteur et de forte densité desservis par les transports en commun.*
- Active frontages with a mix of uses along the arches / *Façades actives avec une mixité d'usages le long des arcs.*
- Buildings frame the street with active frontage and pedestrian scale podiums / *Les bâtiments encadrent la rue avec des façades actives et des podiums à l'échelle des piétons.*



Precedent/Référence. Source: Jingcai Plus



Precedent/Référence. Source: Perkins&Will



0 500m

Source: Fotenn

LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Riverside District
Secteur Riverside
- Bronson District
Secteur Bronson
- Sawmill District
Secteur Sawmill
- Brookfield District
Secteur Brookfield
- Federal District
Secteur Fédéral
- Vincent Massey District
Secteur Vincent Massey
- Open Space District
Secteur de l'espace ouvert

Brookfield District | Secteur Brookfield



- Anchored by the Transit Node, the CHCP and the new community park / *Ancré par le pôle de transport en commun, la CCR et un nouveau parc communautaire.*
- High density developments along Heron Rd and the Transit Node / *Développements à forte densité le long du chemin Heron et du pôle de transport en commun.*
- New development heights to stepdown towards Brookfield Rd / *Transition graduelle des hauteurs de développement vers le chemin Brookfield.*
- Design guidelines to celebrate the modernist campus legacy / *Lignes directrices de conception visant à célébrer le patrimoine du campus moderniste.*



Source: Fotenn & Cicada



Source: Fotenn & Cicada

Vincent Massey District | Secteur Vincent Massey



- Anchored by the Tupper Building and the Riverside Dr Scenic Parkway / *Ancré par l'édifice Tupper et la promenade panoramique Riverside.*
- Preserve and activate open space around heritage buildings / *Préserve et met en valeur les espaces ouverts autour des bâtiments patrimoniaux.*
- Generous setbacks along Riverside Dr / *Larges zones tampons de verdure au long de la promenade Riverside.*
- Development to be sensitive to NCC Capital parks / *Développement tenant compte des parcs de la capitale de la CCN.*

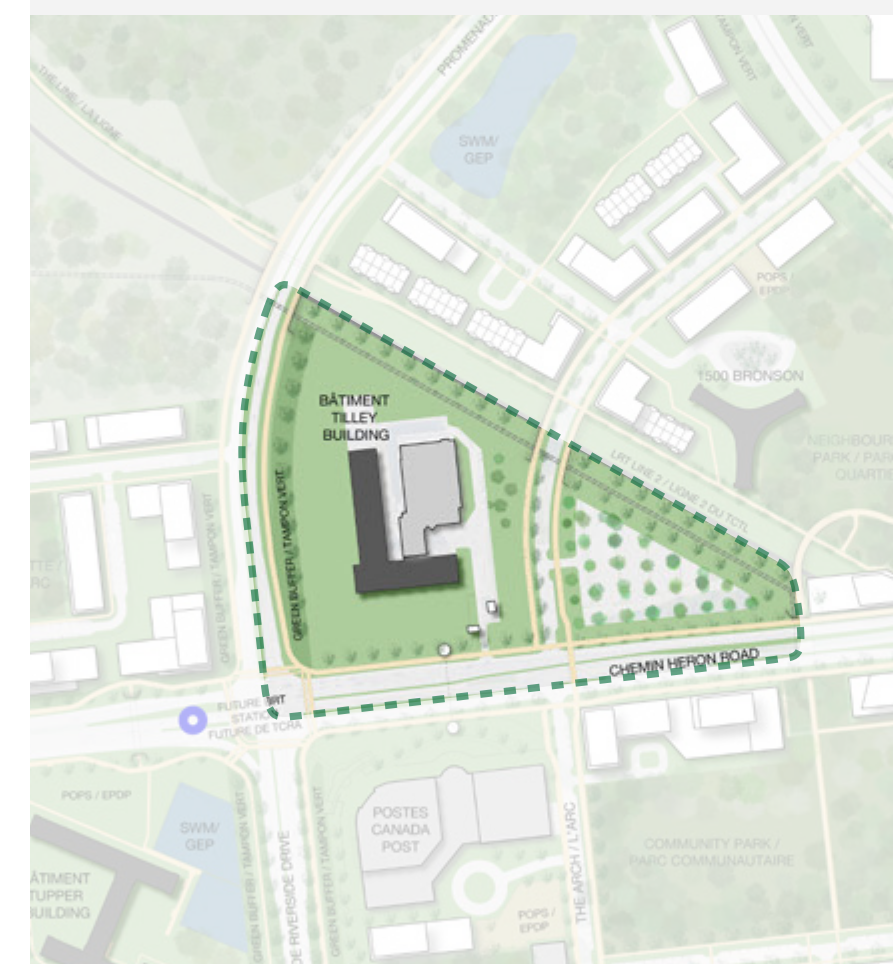


Bâtiment Tupper Building. Source: CLC/SIC



Precedent/Référence. Source: SLA Architects

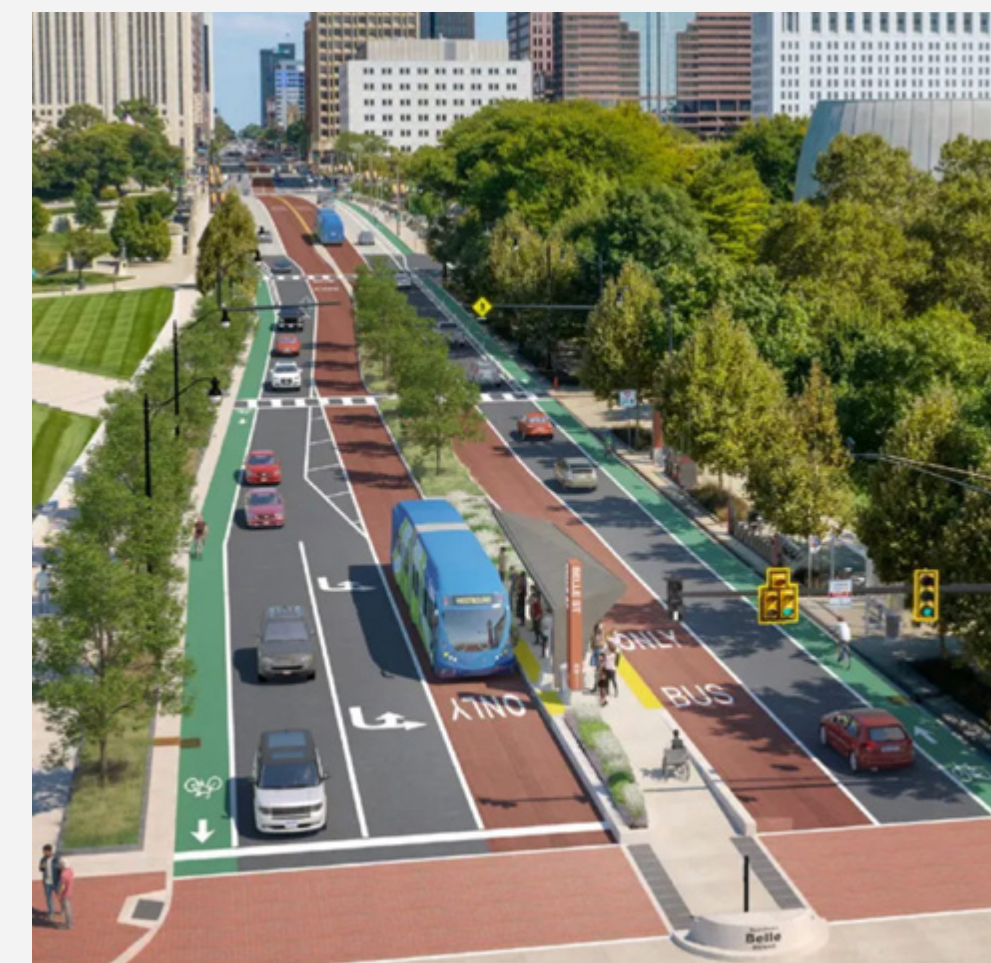
Federal District | Secteur Fédéral



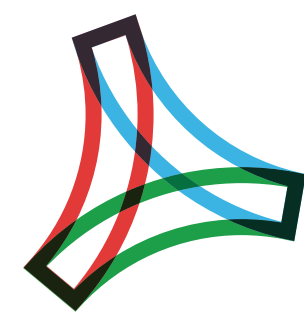
- Anchored by Tilley Building and The Arch / *Ancré par l'édifice Tilley et l'Arc proposé.*
- Federal employment land use / *Terrains utilisés pour l'emploi fédéral.*
- Proximity to the Transit Node / *Proximité du pôle de transport en commun.*
- Generous green buffers along Riverside Dr / *Larges zones tampons de verdure le long de la promenade Riverside.*



Bâtiment Tilley Building. Source: CLC/SIC



Precedent/Référence. Source: LinkUS



Rendered Demonstration Image of the Community Park *Image de démonstration rendu du parc communautaire*



Chemin Heron Road

Transit Node Plaza
Place du pôle de transport
en commun

Central Heating & Cooling Plant
Centrale de chauffage et de
refroidissement

The Arch / L'arc

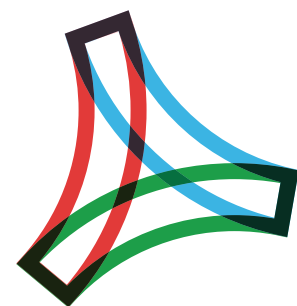


Key Map / Carte de situation

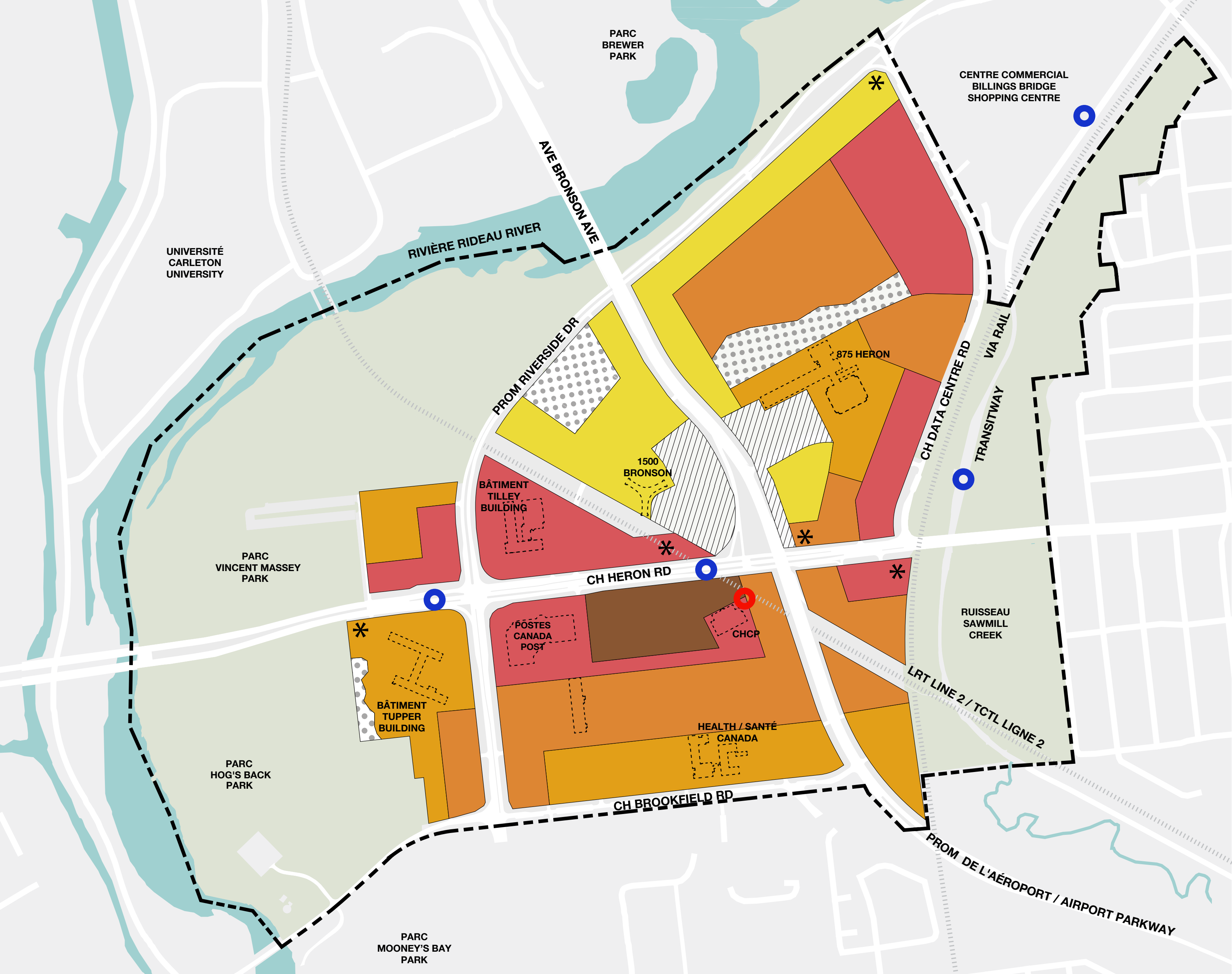
Note: the rendered images are for illustrative purposes only and represent a conceptual approach to development and transportation layout. The final form, design, and configuration of all elements will be subject to further studies, detailed design, and required municipal approvals.

Remarque : les images de rendu sont fournies à des fins d'illustration seulement et présentent une approche conceptuelle de l'aménagement et de l'organisation des transports. La forme finale, la conception et la configuration de l'ensemble des éléments seront assujetties à des études supplémentaires, à une conception détaillée et aux approbations municipales requises.





Density Distribution / Répartition de la densité



Source: Fotenn

LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Up to 40 storeys
Hauteur jusqu'à 40 étages
- Up to 30 storeys
Hauteur jusqu'à 30 étages
- Up to 20 storeys
Hauteur jusqu'à 20 étages
- Up to 9 storeys
Hauteur jusqu'à 9 étages
- Up to 6 storeys
Hauteur jusqu'à 6 étages
- Construction Restriction Zone
Zone restrictive de construction
- Environmentally Sensitive Areas
Zones environnementalement sensibles
- Bus Rapid Transit Station (BRT)
Transport en commun rapide par autobus (TCRA)
- Light Rail Transit Station (LRT)
Station transport en commun par train léger (TCTL)
- Potential Landmark Tower Location
Emplacement potentiel d'une tour emblématique

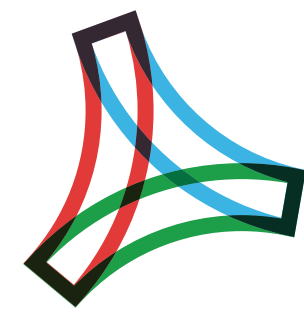
Land Use / Utilisation du sol



Source: Fotenn

LEGEND / LÉGENDE

- Study Area
Zone d'étude
- Mixed-use Residential
Résidentiel à usage mixte
- Mixed-use Cultural & Entertainment
Culture et divertissement à usage mixte
- Federal Employment
Pôle d'emploi fédéral
- Recreational
Récréation
- Open Spaces
Espaces ouverts
- Federal Parks
Parcs fédéraux
- Non-residential active frontage priority areas
Espaces prioritaires de façades actives non résidentielles
- Privately Owned Public Spaces (POPS)
Un espace public appartenant à des intérêts privés



The RA Centre provides far more than sports fields and courts. It currently supports over 42 sport organizations, hosts the 360 Concussion Support Program, and offers a wide range of fitness, wellness, and community-focused services, including yoga, and other recreational programs.

However, the building is ageing and costly to maintain. The Confederation Heights Master Plan creates an opportunity for a modern, efficient facility better connected to transit and the community. A compact design would lower operating costs and free resources for programmes and services.

Le Centre RA offre bien plus que des terrains sportifs. Il soutient plus de 42 organisations, accueille le programme de soutien aux commotions cérébrales 360 et propose des services de mise en forme, de bien-être et des programmes récréatifs.

Le bâtiment étant vieillissant et coûteux à entretenir, le Plan directeur des Buttes de la Confédération offre l'occasion de créer une installation moderne, efficace et mieux connectée au transport en commun et à la collectivité. Une conception compacte permettrait de réduire les coûts d'exploitation et de libérer des ressources pour les services et programmes.

RA Centre Opportunities / Possibilités au Centre RA:

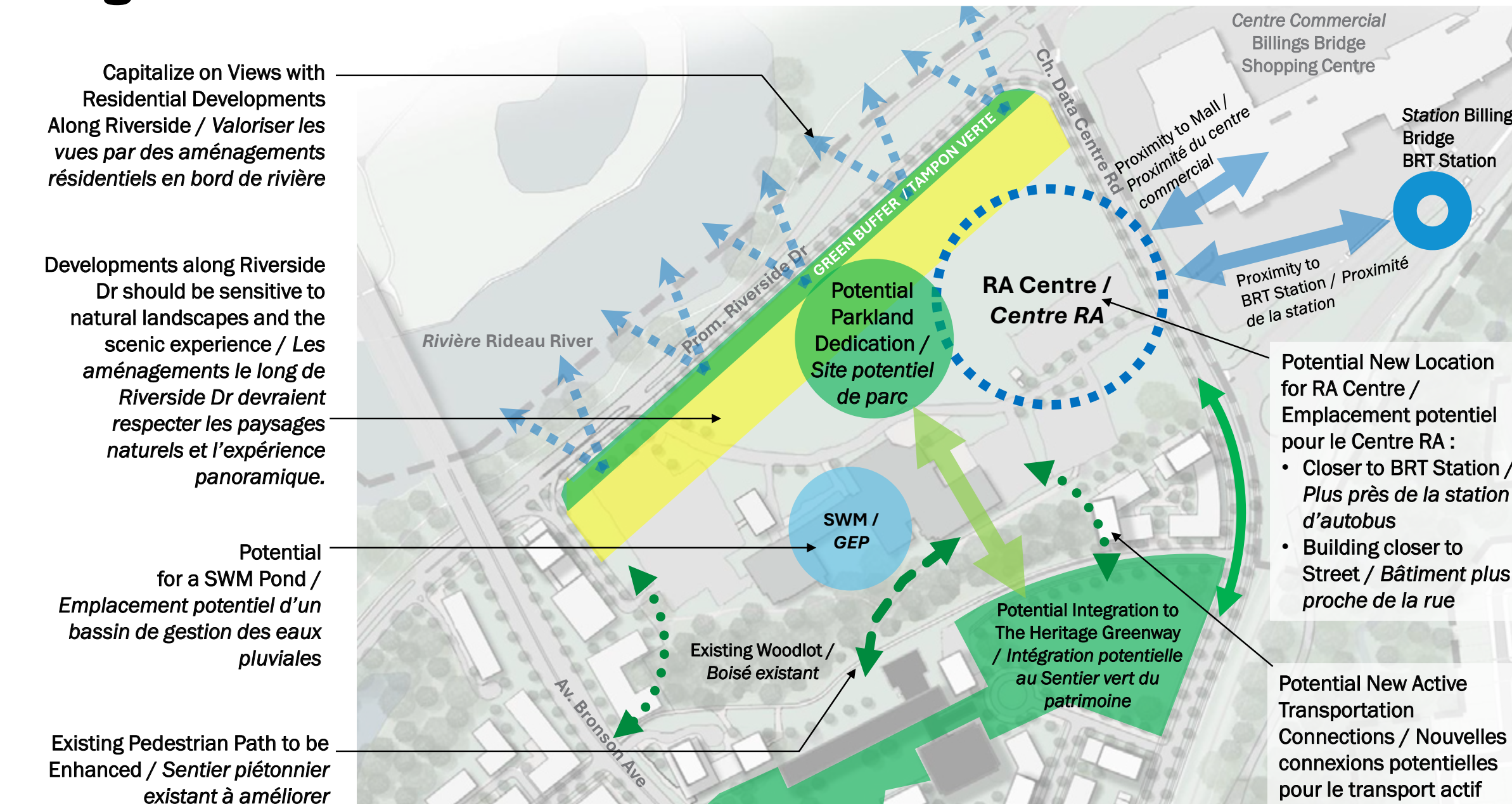
- Continue to focus on the broader community needs / Maintenir l'accent sur les besoins de l'ensemble de la collectivité.
- Compact building format with stacked uses and courts / Format de bâtiment compact avec des usages et des plateaux sportifs superposés.
- Potential athlete housing / Possibilité de logements pour les athlètes.

RA Centre Programming and Services / programme et services:

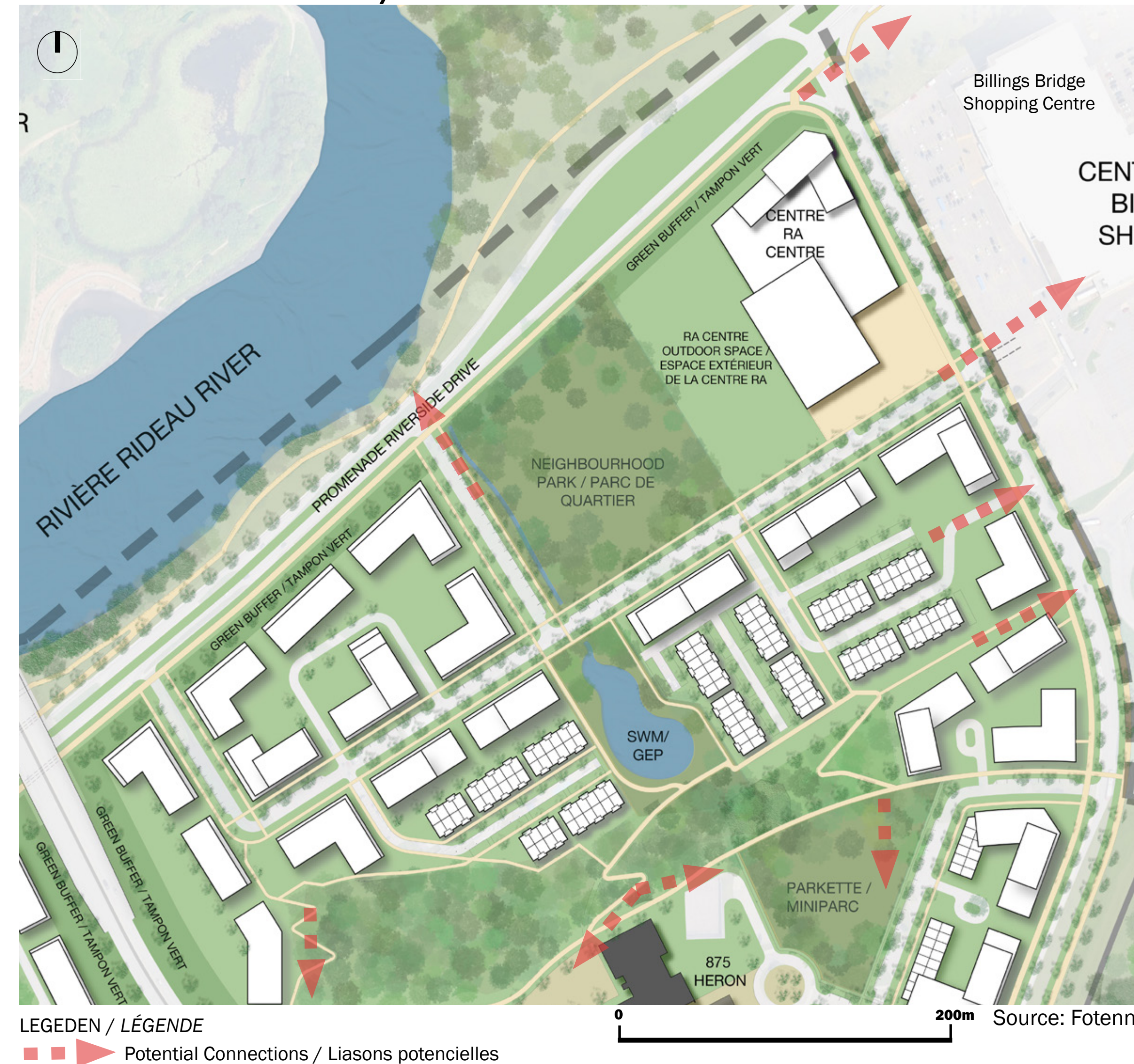
- Lifestyle medicine hub: wellness centre, fitness, rehab, physio, massage / Centre de médecine du mode de vie : centre de bien-être, conditionnement physique, réadaptation, physiothérapie, massothérapie.
- Flexible gym spaces / Espaces de gymnase polyvalentes.
- Multi-purpose rooms for community groups to hold meetings / Salles polyvalentes pour les réunions des groupes communautaires.
- 360 Concussion Support Program / Programme de soutien aux commotions cérébrales
- Sport organizations support / Soutien aux organisations sportives.
- Racket sports / Sports de raquette.
- Volleyball/basketball courts including a potential sports arena to host regional matches / Terrains de volleyball et de basketball, incluant la possibilité d'une arène sportif pour accueillir des compétitions régionales.

The RA Centre Reimagined / Le Centre RA réinventé

Opportunities & Constraints Diagram / Diagramme des occasions et des contraintes



Demonstration Plan / Plan de démonstration



Precedents / Images de référence



Stacked Courts Building / Complexe sportif à plusieurs étages.
Source: Lavete Architects



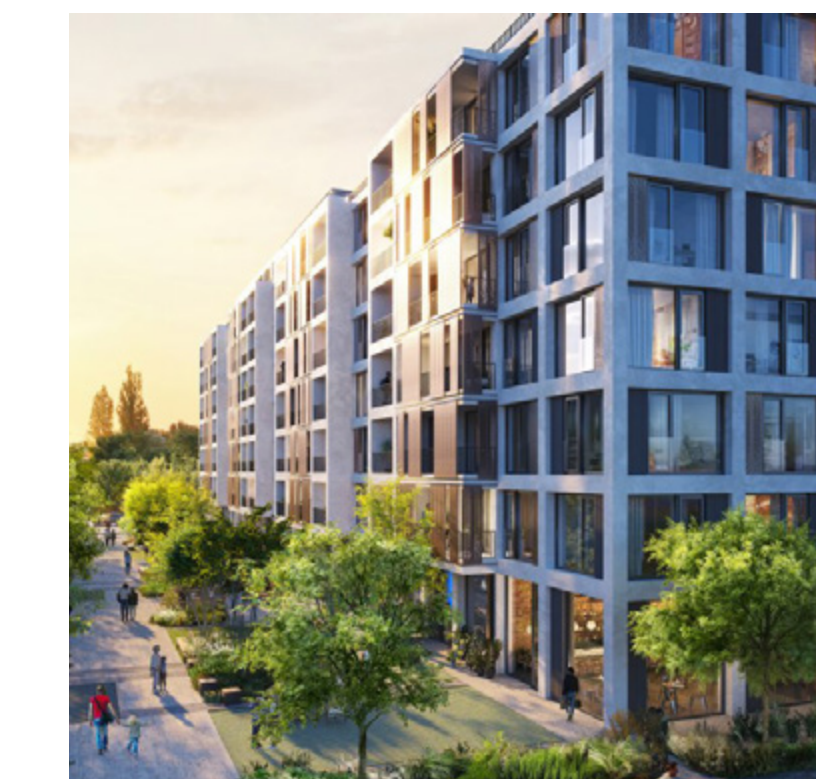
Integration with Parkland / Intégration au réseau de parcs. Source: greenfields



Multi-story Sports Complex / Terrains de sports superposés.
Source: Urdi Arqitektura



Racket Sports Courts / Terrains de sports de raquette
Source: Sea Colony Tennis



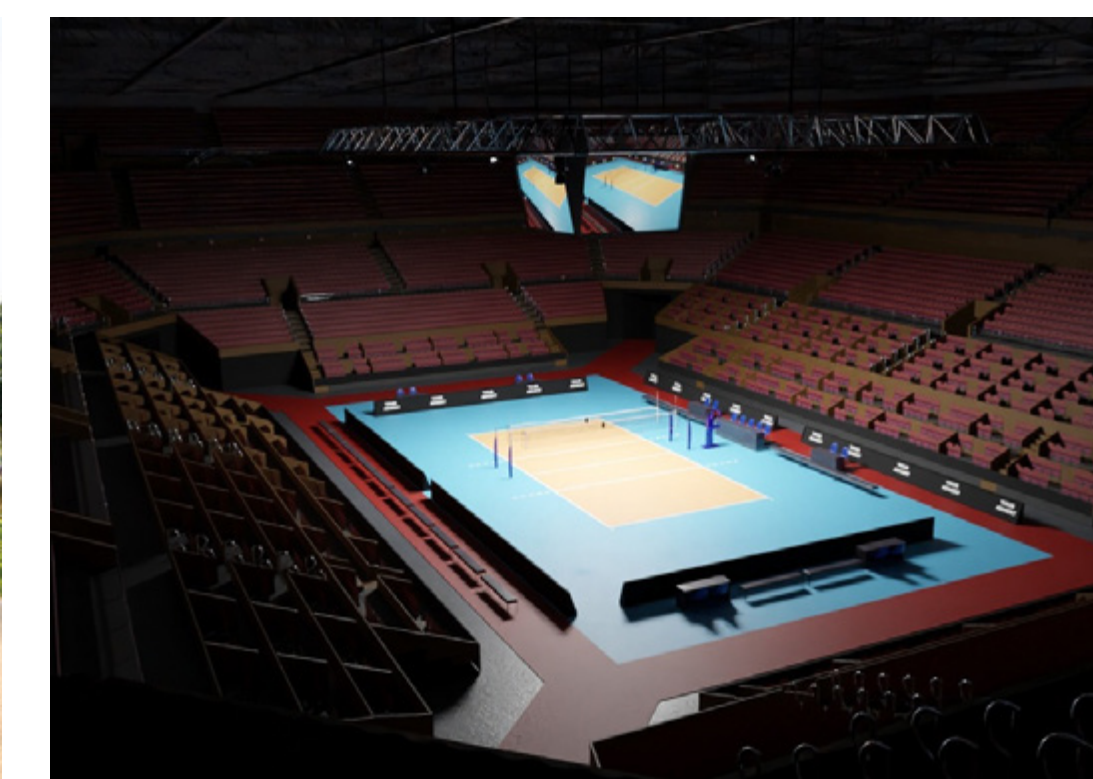
Residential Developments / Développement résidentiels
Source: Qarta Architektura



Fitness & Wellness Centre / Centre de conditionnement physique et de bien-être
Source: Max Hansen

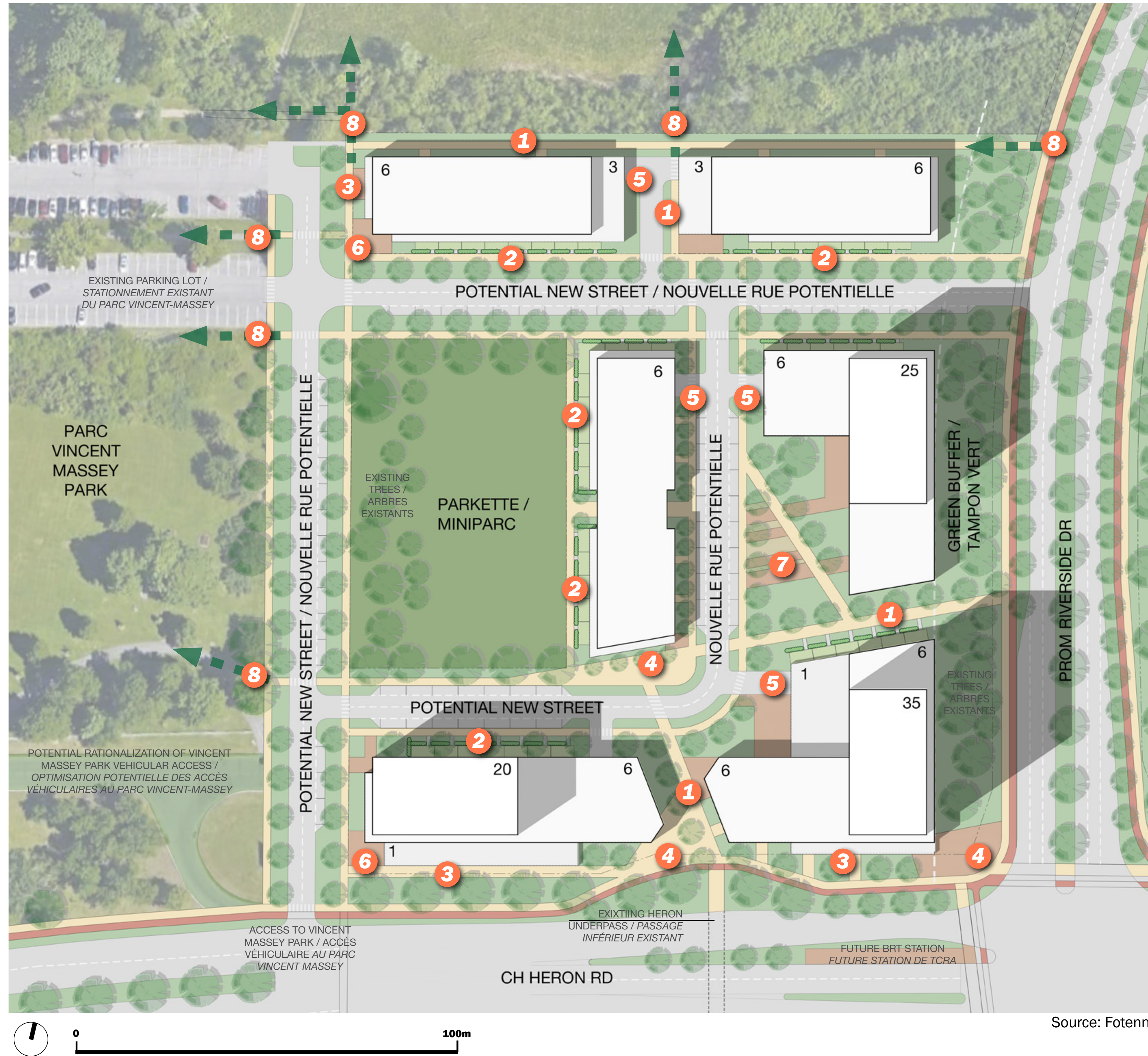


Active Transportation Connections / Liaisons de transport actif
Source: AECOM



Sports Arena / Établissement sportif
Source: pinterest.com

Demonstration Plan of a Block in the Vincent Massey District Plan de démonstration d'un îlot dans le secteur Vincent-Massey



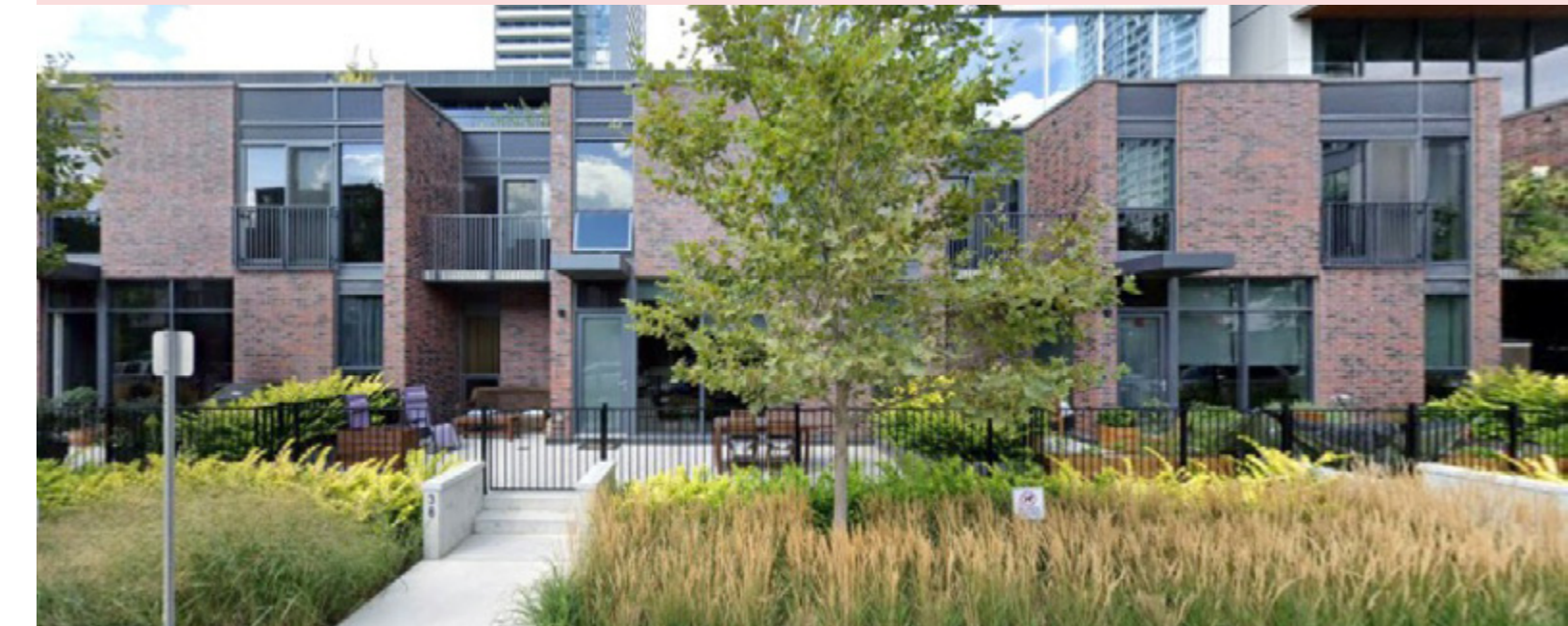
Urban Design Guidelines for Development Blocks Lignes directrices d'aménagement urbain pour les îlots

1 Mid-block connections - pedestrian permeability Connexions en milieu d'îlot - perméabilité piétonne



Source: OLM Paysagistes & Urbanists

2 Ground-oriented units activating the public realm Unités orientées vers le sol animant le domaine public



Source: KPMB Architects

3 Retail and services at grade activating the public realm Commerces/services au rez-de-chaussée animant l'espace public



Source: Jingcai Plus

Source: Tryba Architects

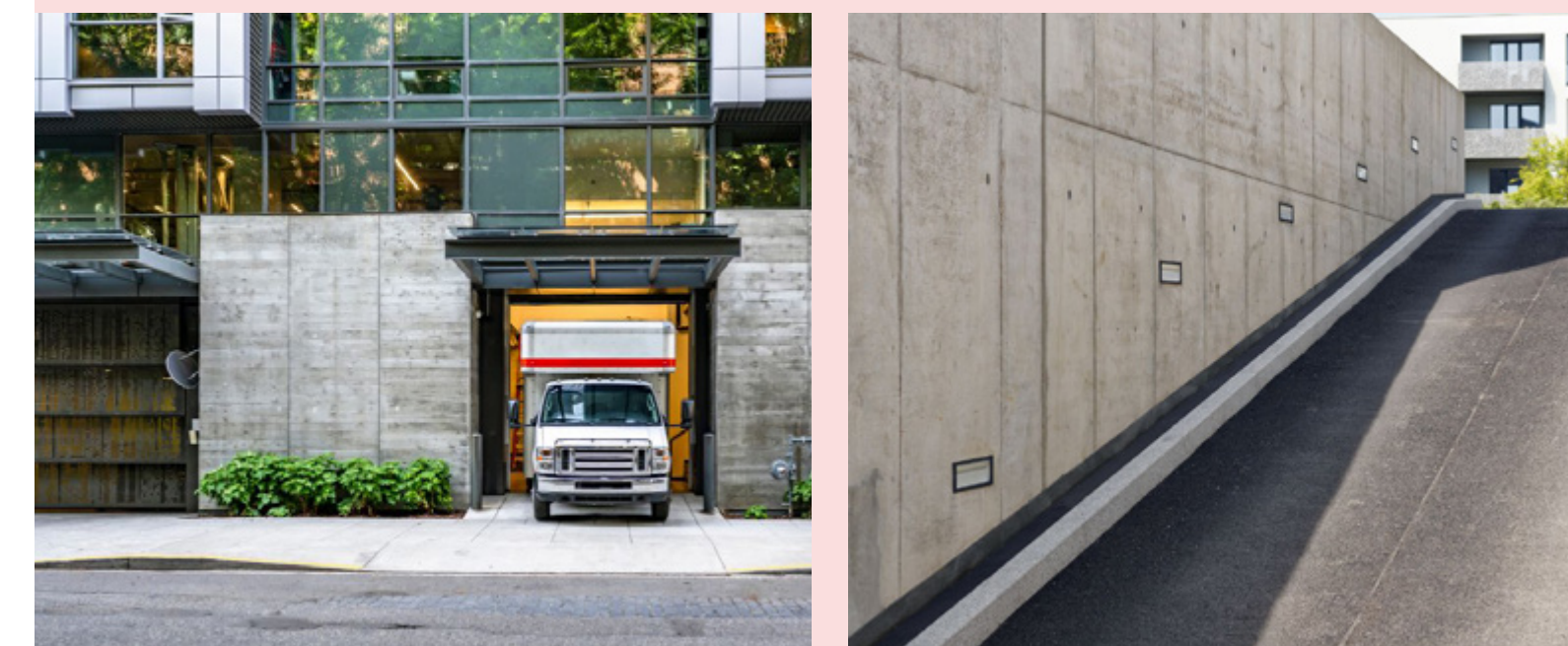
4 Promote privately-owned public spaces Encourager les espaces publics du domaine privé



Source: Sahar Coston-Hardy

Source: Hobin Architecture

5 Vehicular accesses screened from main streets Accès véhiculaires dissimulés depuis les rues principales



Source: Sahar Coston-Hardy

Source: Hobin Architecture

6 Building design to enhance public realm at corners Conception du bâti améliorant l'espace public aux coins de rue



Source: JKMM Architects

7 Private amenities areas complementing open spaces Espaces d'agrément privés complétant les espaces ouverts



Source: L&A Design

Source: S&P Architektura Krajobrazu

8 Opportunities for new connections to the NCC's parks Possibilités de nouvelles liaisons avec les parcs de la CCN



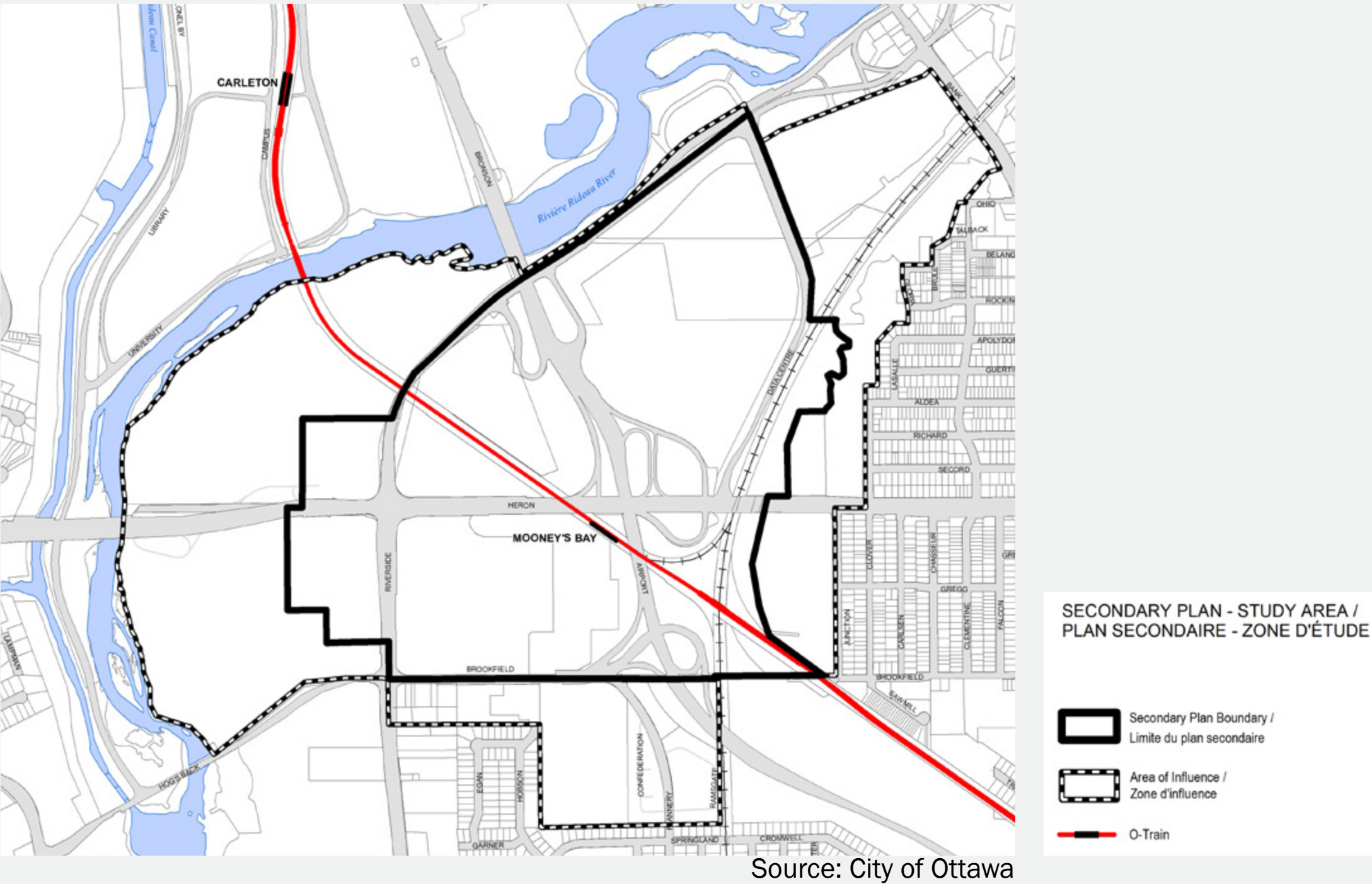
Source: ncc-ccn.gc.ca

Source: ncc-ccn.gc.ca

Purpose of a Secondary Plan / Finalité d'un plan secondaire

- Area-specific planning document used to guide short- to long- term growth, including new development activity and public investment. Future development applications need to conform with Secondary Plan policies / *Area-specific planning document used to guide short- to long- term growth, including new development activity and public investment. Future development applications need to conform with Secondary Plan policies.*
- Advances policy direction of the City of Ottawa Official Plan / *Advances policy direction of the City of Ottawa Official Plan*
- Improves the predictability of development outcomes with clear policy direction / *Improves the predictability of development outcomes with clear policy direction.*
- Helps expedite future development applications by creating alignment on major issues that could otherwise delay individual planning applications / *Helps expedite future development applications by creating alignment on major issues that could otherwise delay individual planning applications.*
- Policies in a secondary plan generally cannot direct City operations, such as By-law enforcement, waste management and winter maintenance / *Policies in a secondary plan generally cannot direct City operations, such as By-law enforcement, waste management and winter maintenance.*

Secondary Plan - Study Area / Plan Secondaire - Zone d'étude :



Overview of Key Policy Directions

The following summarizes the key policy directions of the City of Ottawa’s forthcoming Confederation Heights Secondary Plan. The text outlines: 1. Key goals for the Secondary Plan area, followed by 2. Specific policy directions for achieving those goals. Corresponding draft Schedules provide further detail and visual information. It is helpful to view the City policy directions in conjunction with Canada Lands Company’s Master Plan materials as they provide complementing information.

Goals and Policy Directions:

1. Transform the focus of land uses from underutilized Federal employment uses to a new mixed-use community and urban destination for Ottawa residents.

1.1. Implement the planned function and objectives of Official Plan’s Hub designation to concentrate a diverse mix of high-density land uses with excellent public transit connectivity.

1.2. Ensure that policies and zoning will realize of the minimum area-wide density requirement of 250 people and jobs per gross hectare(the CLC master plan currently contemplates over 300 people and jobs per gross hectare).

1.3. Identify and define character areas, or districts, based on unique existing conditions and/or identified opportunities to create the framework for building out these new neighbourhoods to realize a complete community. All new districts will have a mix of uses, but each district will exhibit specific characters that focus on one or more of the following:

- 1.3.1. A range in residential building types;
- 1.3.2. Focused nodes or linear corridors for commercial and office uses;
- 1.3.3. Active and passive parks and other greenspaces;
- 1.3.4. Community services;
- 1.3.5. Active and passive recreational facilities;
- 1.3.6. Features that celebrate the area’s heritage; or,
- 1.3.7. Entertainment or cultural uses.

See Schedules: A and B

Also see CLC boards: 17, 18, 20

1.4. Adoption of the Secondary Plan also includes the proposed Official Plan Amendments:

1.4.1. Designation of Brookfield Road as a Minor Corridor to formally acknowledge and support its existing and future role as predominantly mid-rise, mixed-use commercial corridor.

1.4.2. Removal of the Mainstreet Corridor designation of Bronson Avenue from the Ottawa River to Heron Road as the existing Hub designation is a more appropriate designation given the unique function, context and conditions of Bronson Avenue as a Major Arterial Road.

2. Provide guidance for long-term planning and investment in the servicing infrastructure needed to support a dense urban population.

Secondary Plan Plan secondaire

Aperçu des principales orientations de la politique

Voici un résumé des principales orientations de la politique de la Ville d’Ottawa formulée dans le Plan secondaire des Buttes de la Confédération à venir. Ce résumé présente les principaux objectifs du secteur visé par le Plan secondaire (point 1), suivi des orientations particulières de la politique permettant d’atteindre ces objectifs (point 2). Les versions préliminaires des annexes correspondantes offrent plus de détails et des données visuelles. Vous trouverez utile de consulter les documents du plan directeur de la Société immobilière du Canada (SIC) en même temps que les orientations de la politique de la Ville, car ils contiennent des renseignements complémentaires.

Objectifs et orientations de la politique :

1. Modifier l’approche relative aux utilisations du sol : passer de la sous-utilisation pour l’emploi fédéral à une nouvelle utilisation polyvalente de destination communautaire et urbaine pour les résidents d’Ottawa.

1.1. Accomplir la fonction et les objectifs prévus dans le Plan officiel en lien avec la désignation de carrefour afin de regrouper un éventail d’utilisations du sol à haute densité et une excellente connectivité des transports en commun.

1.2. S’assurer que les politiques et le zonage vont répondre à l’exigence minimale de densité à l’échelle du secteur, soit 250 personnes et emplois par hectare brut (le plan directeur de la SIC envisage plus de 300 personnes et emplois par hectare brut).

1.3. Identifier et définir des secteurs pittoresques, ou districts, en tenant compte des conditions actuelles ou de possibilités envisagées uniques pour créer le cadre servant à construire les nouveaux quartiers en question, afin de constituer une communauté complète. Tous les nouveaux districts auront diverses utilisations, mais chaque district présentera des caractères particuliers qui mettent l’accent sur un ou plusieurs des points suivants :

- 1.3.1. éventail de types de bâtiments résidentiels;
- 1.3.2. carrefours ou couloirs linéaires pour des commerces ou des bureaux;
- 1.3.3. parcs actifs et passifs et autres espaces verts;
- 1.3.4. services communautaires;
- 1.3.5. installations récréatives actives et passives;
- 1.3.6. caractéristiques célébrant le patrimoine du secteur;
- 1.3.7. utilisations liées à la culture ou au divertissement.

Voir annexes : A et B / Voir aussi tableaux de la SIC : 17, 18 et 20

1.4. L’adoption du Plan secondaire comprend aussi les modifications du Plan officiel proposées :

1.4.1. Désignation du chemin Brookfield comme couloir mineur pour reconnaître officiellement et appuyer son rôle actuel et futur en tant que couloir commercial polyvalent où prédominent les bâtiments de moyenne hauteur.

1.4.2. Retrait de la désignation de l’avenue Bronson comme couloir de rues principales, de la rivière des Outaouais jusqu’au chemin Heron, car la désignation de carrefour actuelle est plus appropriée, en raison de la fonction, de la situation et des conditions uniques de l’avenue Bronson en tant que principale artère.

2. Donner une orientation à la planification à long terme de l’infrastructure de viabilisation requise pour favoriser une population urbaine dense et à l’investissement dans celle-ci.

2.1. Servicing infrastructure analysis reflects the following;

2.1.1. Water - According to preliminary investigations of the proposed connections to the existing water system, there is sufficient water and fire flow available for the proposed development.

2.1.2. Wastewater - The existing wastewater sewer system lacks sufficient capacity to fully service the proposed master plan. The City’s Infrastructure Master Plan identifies the Airport Parkway Diversion project (scheduled for 2027–2032), which will provide the necessary capacity for full servicing. Until the Airport Parkway Diversion Project is complete, a phased development approach will be required, whereby the early phases will be located where existing wastewater infrastructure capacity is available.

2.1.3. Stormwater Management - Standard stormwater practices will be used to control peak flows, protect water quality, and maintain water balance in line with Provincial and City requirements. Proponents will assess the feasibility of Low Impact Development strategies (and include them wherever possible).

2.1.4. Stormwater discharge - The site is served by the Rideau River and Sawmill Creek, where ongoing studies focus on erosion control and maintaining slope stability.

2.2. Where infrastructure studies determine that there is insufficient infrastructure capacity for proposed development, the City may add an ‘H’ holding provision to the applicable zoning until there is sufficient capacity, and may impose development conditions to require adequate servicing prior to approval.

3. Identify the changes needed to transportation infrastructure to support a new urban environment, with more direct, intuitive travel routes and more diverse and sustainable modes of transportation, while continuing to support the regional network.

3.1. Eliminate or modify identified road interchanges to advance the area vision by:

3.1.1. Freeing land for more desirable mixed-use redevelopment See Schedule: B

3.1.2. Removing barriers to prioritize walking and cycling. See Schedule: D, E

3.1.3. Changing the function of modified ramps to streets, so they become a more integrated part of any new development. See Schedule: B, D; also see CLC boards: 13

3.2. Introduce new streets to improve connections and expand options for all of modes of transportation, including two new Collector Streets and several new local streets (both public and private)

See Schedule: D

3.3. Develop a comprehensive active transportation network that allows pedestrians and cyclists to move safely, comfortably and efficiently throughout the entire plan area. See Schedule: E

3.4. Prioritize connecting the various transit stations (such as the O-Train LRT, Heron BRT, and the Bus Transitway) with active transportation

Secondary Plan

Plan secondaire

2.1. L’analyse de l’infrastructure de viabilisation tient compte des éléments suivants :

2.1.1. eau potable – Selon des études préliminaires des raccordements proposés au réseau d’aqueduc existant, la quantité d’eau potable et le débit de l’eau pour la protection contre les incendies sont suffisants pour permettre l’aménagement proposé;

2.1.2. eaux usées – Le réseau d’égout existant n’a pas la capacité suffisante pour répondre entièrement aux besoins du plan directeur proposé. Le Plan directeur des infrastructures de la Ville traite du projet de la décharge de la promenade de l’Aéroport (prévu pour 2027–2032), qui fournira la capacité nécessaire à une viabilisation complète. Jusqu’à ce que ce projet soit terminé, une approche d’aménagement graduelle sera requise : ainsi, les premières phases se dérouleront là où les infrastructures d’eaux usées existantes ont la capacité voulue;

2.1.3. gestion des eaux pluviales – Les pratiques standards de gestion des eaux pluviales seront adoptées pour contrôler les débits de pointe, protéger la qualité de l’eau et maintenir un bilan hydrique conforme aux exigences municipales et provinciales. Les promoteurs évalueront la faisabilité des stratégies d’aménagement à faible impact (et les appliqueront partout où c’est possible);

2.1.4. rejet des eaux pluviales – Le site est servi par la rivière Rideau et le ruisseau Sawmill, où des études en cours se concentrent sur le contrôle de l’érosion et le maintien de la stabilité de la pente.

2.2. Lorsque les études d’une infrastructure révèlent que sa capacité ne suffit pas pour permettre l’aménagement proposé, la Ville peut ajouter une disposition d’aménagement différé au zonage applicable jusqu’à ce que la capacité soit suffisante, et elle peut fixer des conditions d’aménagement imposant une viabilisation adéquate avant l’approbation.

3. Dresser la liste des changements requis à l’infrastructure de transport pour favoriser un nouvel environnement urbain, offrant plus de voies de circulation directes et intuitives et plus de modes de transport variés et durables, tout en continuant à appuyer le réseau régional.

3.1. Enlever ou modifier les échangeurs identifiés pour concrétiser la vision du secteur en :

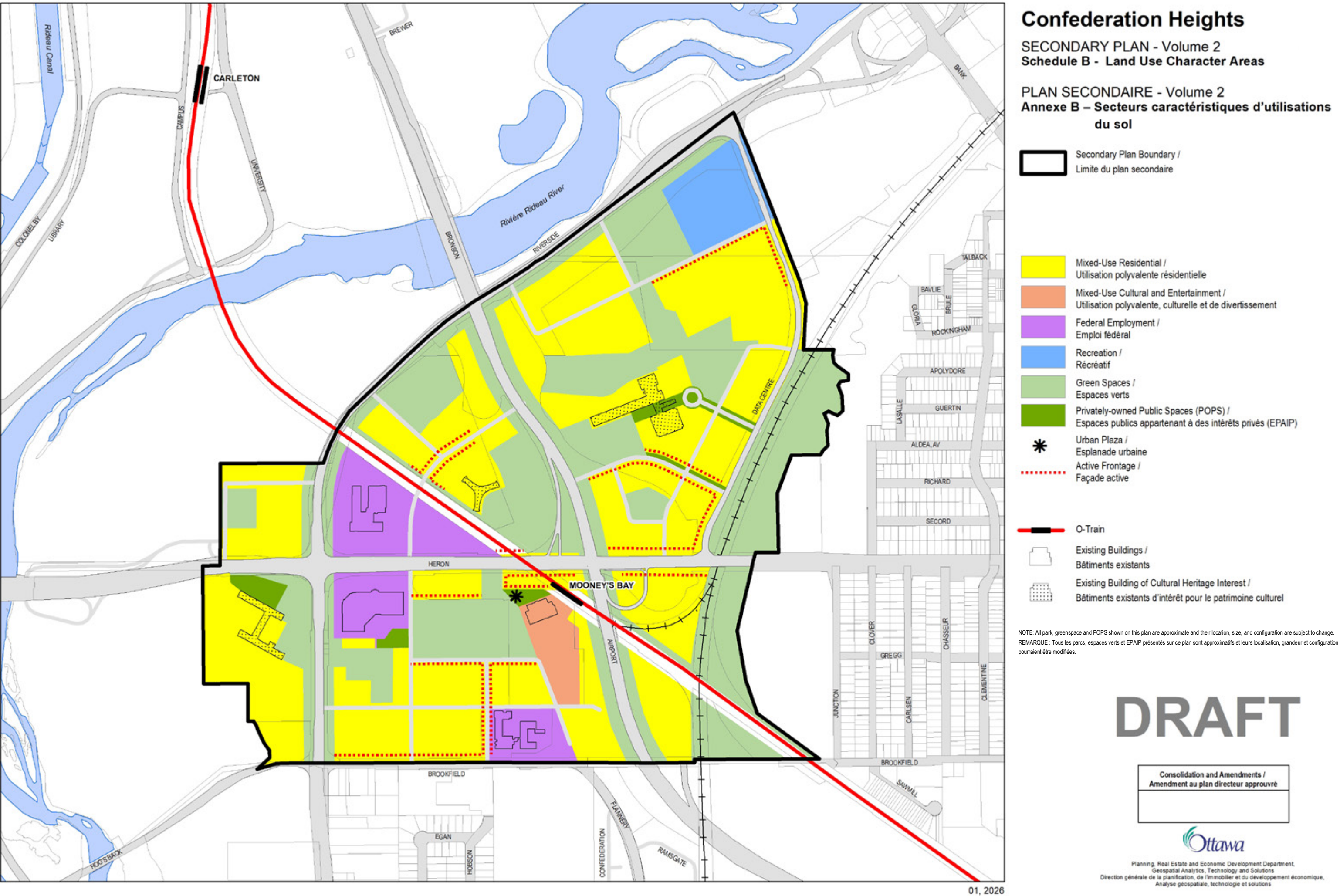
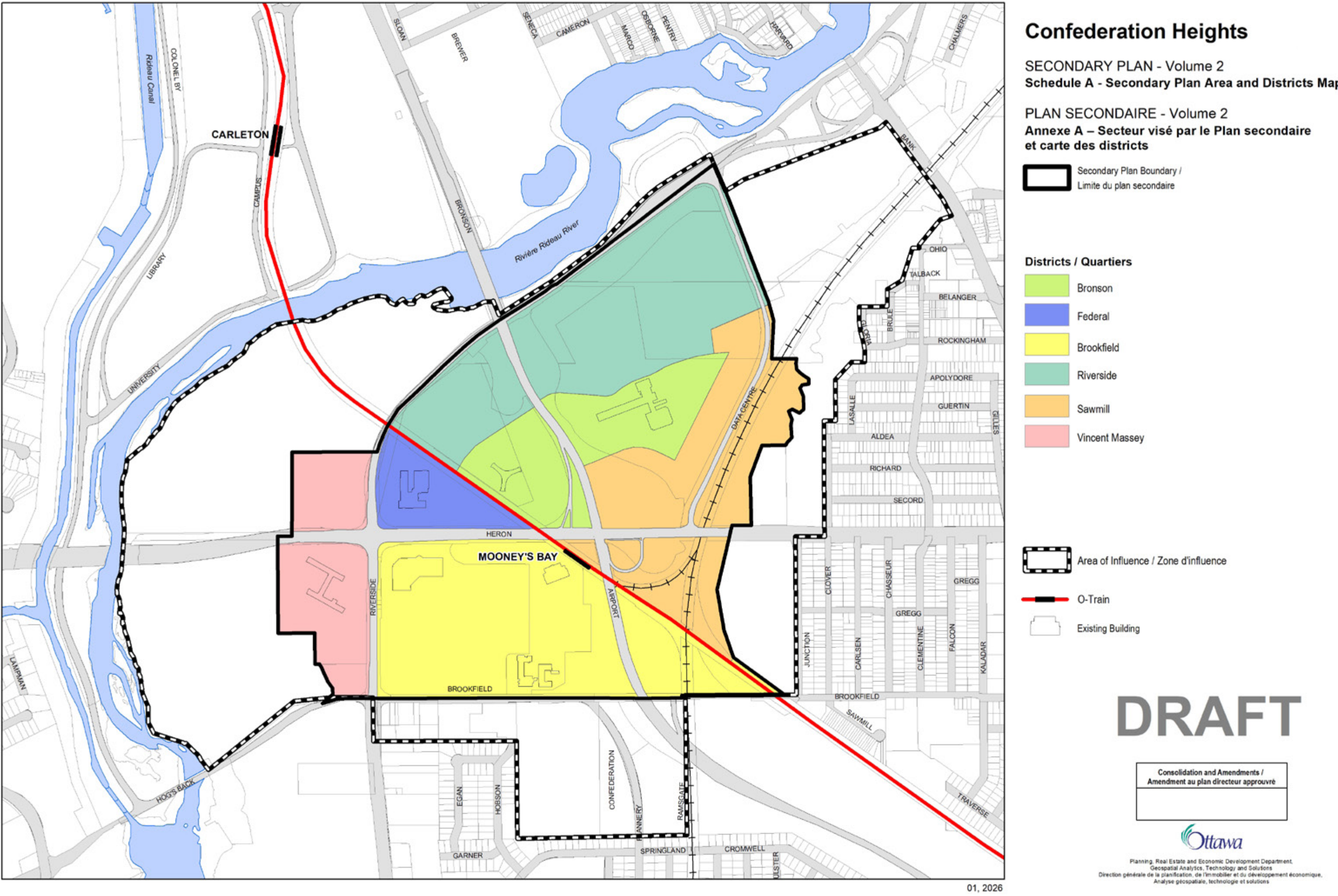
3.1.1. libérant des terrains, afin de permettre plus de réaménagements polyvalents souhaitables; Voir annexe : B

3.1.2. supprimant des obstacles, afin de prioriser la marche et le vélo; Voir annexe : E

3.1.3. changeant la fonction des bretelles modifiées vers les rues, afin qu’elles soient mieux intégrées à tout nouvel aménagement. Voir annexes : B et D; voir aussi tableau de la SIC : 13

3.2. Ouvrir de nouvelles rues afin d’améliorer les liaisons et d’accroître les possibilités pour tous les modes de transport, notamment deux nouvelles rues collectrices et plusieurs nouvelles rues locales (tant publiques que privées) Voir annexe : D

3.3. Développer un réseau complet de transport actif qui permet aux piétons et aux cyclistes de se déplacer d’une manière sûre, agréable et efficace dans tout le secteur visé par le plan. Voir annexe : E



facilities to create the most effective and safe options for pedestrians and cyclists. See Schedule: E

3.5. Ensure new development and public works provide new, or improved, connections to surrounding neighbourhoods and destinations, for example:

3.5.1. Riverside District to Billings Bridge and north to the Rideau River

3.5.2. Brookfield District to Hog’s Back Park and Mooney’s Bay

3.5.3. “The Line” multi-use pathway: connections north to Carleton University and the Rideau River MUP system and south and east to the Riverside Park and Heron Park communities

3.6. Prioritize the implementation of new infrastructure needed to establish “The Arch and Inner Arch” and “The Line” which provide the core routes in the area’s ultimate active transportation network. See Schedule: E

3.7. Prioritize the implementation of active transportation improvements and infrastructure to leverage the use of existing services (such as the O-Train) and/or existing active transportation facilities, for example where a missing link can be added to complete a route.

3.8. Identify improvements and new infrastructure and facilities that will implement the active transportation network, including the introduction of:

3.8.1. Dedicated Cycle Tracks and Sidewalks

3.8.2. Multi-Use Pathways

3.8.3. Mid-block connections

3.8.4. Existing pedestrian tunnels

3.8.5. Potential Barrier-free underpasses

3.8.6. Active transportation bridges

3.8.7. Signalized active transportation crossings

See Schedule: E ; also see CLC boards: 9, 10, 11

3.9. Consider retaining the ramp structure of the existing vehicular and pedestrian fly-over of the eastbound Heron Road to northbound Bronson for pedestrian use, after that ramp has been reconfigured.

4. Provide guidance on buildings, public realm and amenities to define the various characters and create a high-quality built environment as the area builds out:

4.1. Ensure that development of all buildings and public realm will contribute to the long-term realization of the “Heritage Greenway”, which is the core placemaking element that runs through the entire plan area.

See Schedule: C / Also see CLC board: 14

4.2. Require that development proposals break down the existing superblocks found within each district with fine-grain block and parcel patterns that establish and support the pedestrian-oriented character of new neighbourhoods. See Schedule: E and F

4.3. Establish guidance on the built form character of each district, initially informed by the three “Heritage Character Areas”:

4.3.1. Riverside (including Riverside, Vincent Massey, and Federal Districts)

Secondary Plan

Plan secondaire

3.4. Mettre l’accent sur la liaison entre les diverses stations de transport en commun (comme celles de l’O-Train [train léger sur rail], du transport en commun rapide par autobus [TCRA] sur le chemin Heron et du Transitway [autobus]) et les installations de transport actif, afin d’offrir des options plus efficaces et plus sûres aux piétons et aux cyclistes. Voir annexe : E

3.5. S’assurer que les nouveaux aménagements et les travaux publics fournissent des liaisons, nouvelles ou améliorées, aux quartiers et aux destinations environnants, par exemple :

3.5.1. du District de Riverside jusqu’à Billings Bridge et au nord de la Rivière Rideau;

3.5.2. du District de Brookfield jusqu’au parc Hog’s Back et à Mooney’s Bay;

3.5.3. sentier polyvalent « la Ligne » : liaisons (vers le nord) avec l’Université Carleton et le réseau de sentiers polyvalents de la rivière Rideau et (vers le sud et l’est) avec les communautés des parcs Riverside et Heron.

3.6. Prioriser la mise en place d’une nouvelle infrastructure requise pour établir « l’Arche et l’Arche intérieure » et « la Ligne » qui offrent les principales voies de circulation dans le réseau ultime de transport actif du secteur. Voir annexe : E

3.7. Prioriser des améliorations du transport actif et la mise en place de l’infrastructure pour tirer parti des services existants (comme l’O-Train) ou des installations de transport actif existantes, par exemple, ajouter un lien manquant afin de compléter un circuit.

3.8. Dresser la liste des améliorations et des nouvelles infrastructures et installations qui concrétiseront le réseau de transport actif, dont l’aménagement de :

3.8.1. voies cyclables et trottoirs réservés;

3.8.2. sentiers polyvalents;

3.8.3. liaisons en milieu de quadrilatère;

3.8.4. tunnels pour piétons existants;

3.8.5. passages inférieurs sans obstacle potentiels;

3.8.6. ponts pour transport actif;

3.8.7. traversées de transport actif assorties de feux de circulation.

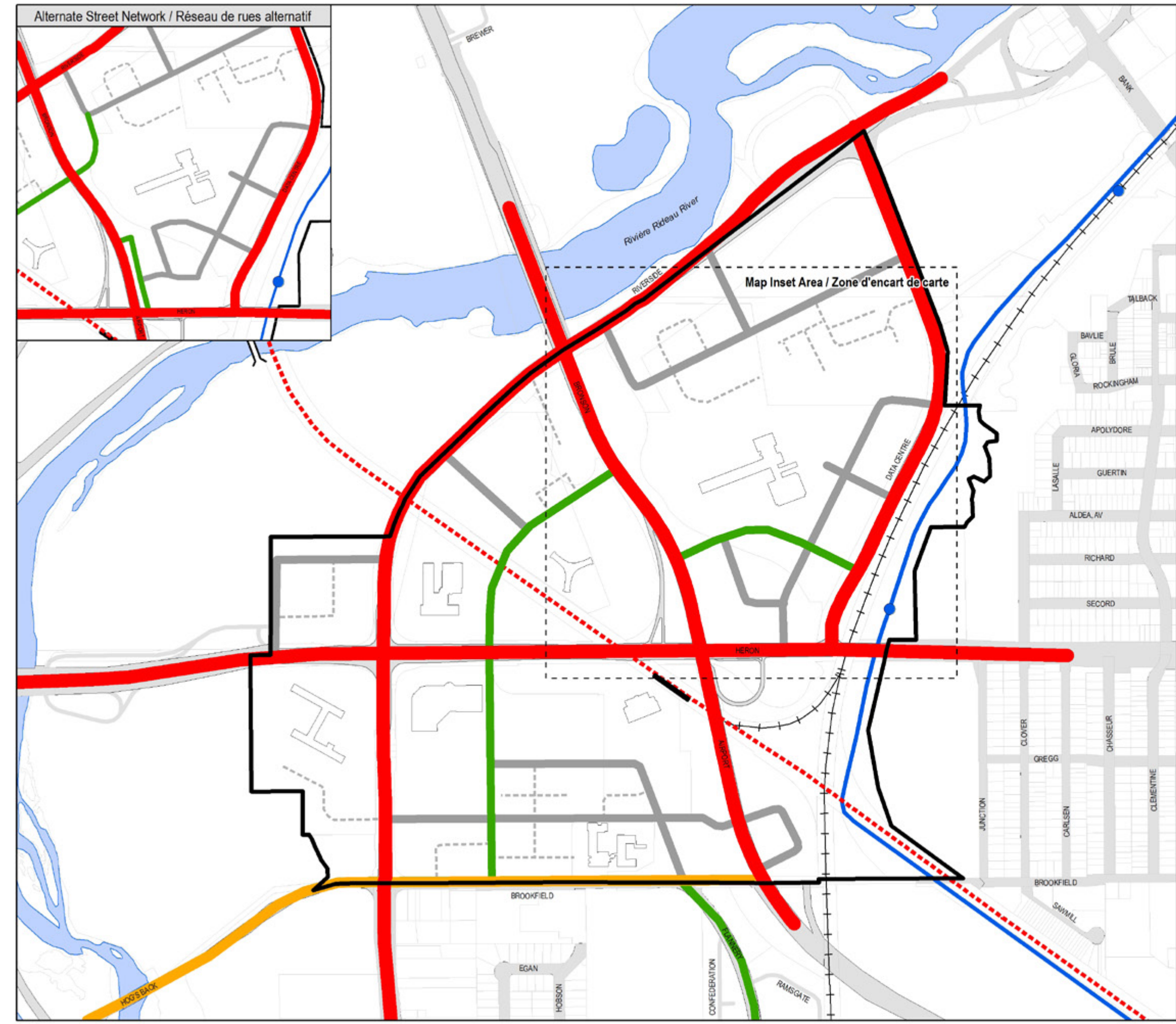
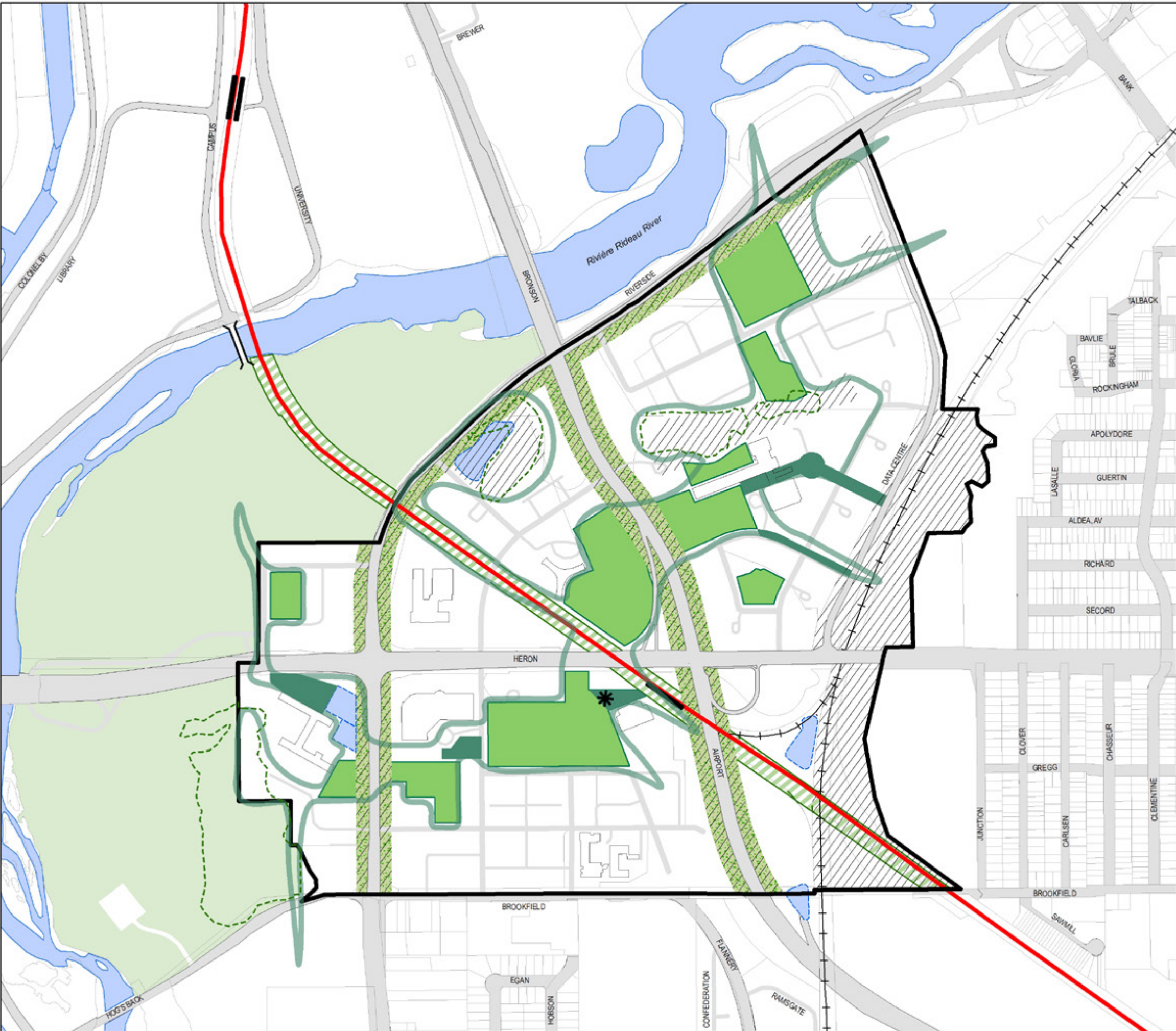
Voir annexe : E; voir aussi tableaux de la SIC : 9, 10 et 11

3.9. Envisager de conserver la structure de la bretelle du saut-de-mouton pour les véhicules et les piétons qui permet de passer du chemin Heron en direction est à l’avenue Bronson en direction nord, à des fins piétonnières, quand cette bretelle aura été reconfigurée.

4. Donner une orientation sur les bâtiments, le domaine public et les commodités afin de définir les diverses caractéristiques et de créer un environnement bâti de haute qualité à mesure que le secteur se développe.

4.1. S’assurer que la construction de tous les bâtiments et l’aménagement du domaine public contribuent à la concrétisation à long terme de la « Voie verte du patrimoine », la pierre angulaire de base de l’aménagement des lieux qui traverse tout le secteur visé par le plan. Voir annexe : C / Voir aussi tableau de la SIC : 14

4.2. Exiger que les propositions d’aménagement séparent les super quadrilatères qui se trouvent dans chaque district, grâce à des quadrilatères serrés et à des modèles de parcelles qui affirment et préservent le caractère



4.3.2. Capital Arrival Route (including Bronson and Sawmill Districts)

4.3.3. Central Campus (Brookfield District)

See Schedule: A and F; also see CLC boards: 6, 7

4.4. Policies and guidelines on the built form character for each of the districts will address themes or elements such as:

4.4.1. General building forms that define the district: high-rise, mid-rise, or low-rise buildings.

4.4.2. Massing strategy to guide building height locations, typologies and transitions to create liveable new neighbourhoods. For example:

4.4.2.1. Locate the highest densities near existing and planned rapid transit infrastructure (O-Train and BRT lines) to support high density, mixed-use, transit-oriented development.

4.4.2.2. Transition density and building heights to areas where lower built form character exists or is planned.

4.4.2.3. Require deeper setbacks in strategic locations to ensure sufficient space for public realm contributions, such as outdoor patios fronting portions of The Line.

4.4.3. Guidance on building siting and landscape buffers, for example, minimal building setbacks from the street/property line for more urban environments, or larger setbacks and buffers to create landscape features.

4.4.4. Identification of significant green buffers.

4.4.5. Relationship to topography.

4.4.6. Maximizing views to key features such as heritage buildings or natural features.

See Schedule: F; also see CLC boards: 17, 18

4.5. Provide a variety of built form typologies, particularly to maximize residential options and affordability needs. See Schedule: F

4.6. Design and program a range of different types of high-quality public spaces, including new parks and privately-owned public spaces (POPs) to transform underutilized open space. See Schedule: C

4.7. Introduce a significant new urban plaza as a key community space and gateway, framed by the O-Train Station, the Central Heating and Cooling Plant building, new Heron Road buildings, and the new Community Park. See Schedule: B; also see CLC boards: 15

4.8. Ensure that spaces and amenities within the public realm are designed to be safe and convenient, including visually and physically accessible.

4.9. Design with consistent themes for elements that help to define and establish character, such as street lights, pavers, street furniture, such as benches and recycling/waste receptacles. This should be applied to public realm within:

4.9.1. The “Heritage Greenway” to display its own unique character to

Secondary Plan

Plan secondaire

piétonnier des nouveaux quartiers. Voir annexes : E et F

4.3. Donner une orientation sur le caractère de la forme bâtie de chaque district, d’abord inspiré des trois «secteurs à caractère patrimonial» :

4.3.1. Riverside (incluant les districts de Riverside, de Vincent-Massey et fédéral);

4.3.2. circuit d’accès à la capitale (incluant les districts de Bronson et de Sawmill);

4.3.3. campus central (secteur Brookfield).

Voir annexes : A et F; voir aussi tableaux de la SIC : 6 et 7

4.4. Les politiques et les lignes directrices sur le caractère de la forme bâtie de chacun des districts traiteront des sujets ou des éléments tels que :

4.4.1. formes générales des bâtiments qui définissent le district : bâtiments de grande hauteur, de moyenne hauteur ou de faible hauteur;

4.4.2. stratégie de volumétrie visant à encadrer la hauteur, l’emplacement et la typologie des bâtiments, ainsi que les transitions, afin de créer de nouveaux quartiers où il fait bon vivre. Par exemple :

4.4.2.1. placer les composantes ayant les densités les plus élevées près de l’infrastructure de transport en commun rapide, existante ou prévue (O-Train et lignes du TCRA), pour favoriser des aménagements de haute densité, polyvalents et axés sur le transport en commun;

4.4.2.2. assurer la transition de la densité et de la hauteur des bâtiments dans des secteurs où le caractère moins élevé de la forme bâtie existe ou est prévu;

4.4.2.3. exiger des marges de retrait plus larges dans les lieux stratégiques afin qu’il y ait assez d’espace pour les contributions au domaine public, comme les portions des terrasses extérieures donnant sur la Ligne;

4.4.3. orientation sur l’emplacement des bâtiments et des zones tampons paysagères, par exemple, marges de retrait minimales des bâtiments à partir de la rue ou de la limite de propriété visant à obtenir des environnements plus urbains, ou marges de retrait plus larges et zones tampons plus grandes afin d’ajouter des éléments de paysagement;

4.4.4. localisation des principales zones tampons de verdure;

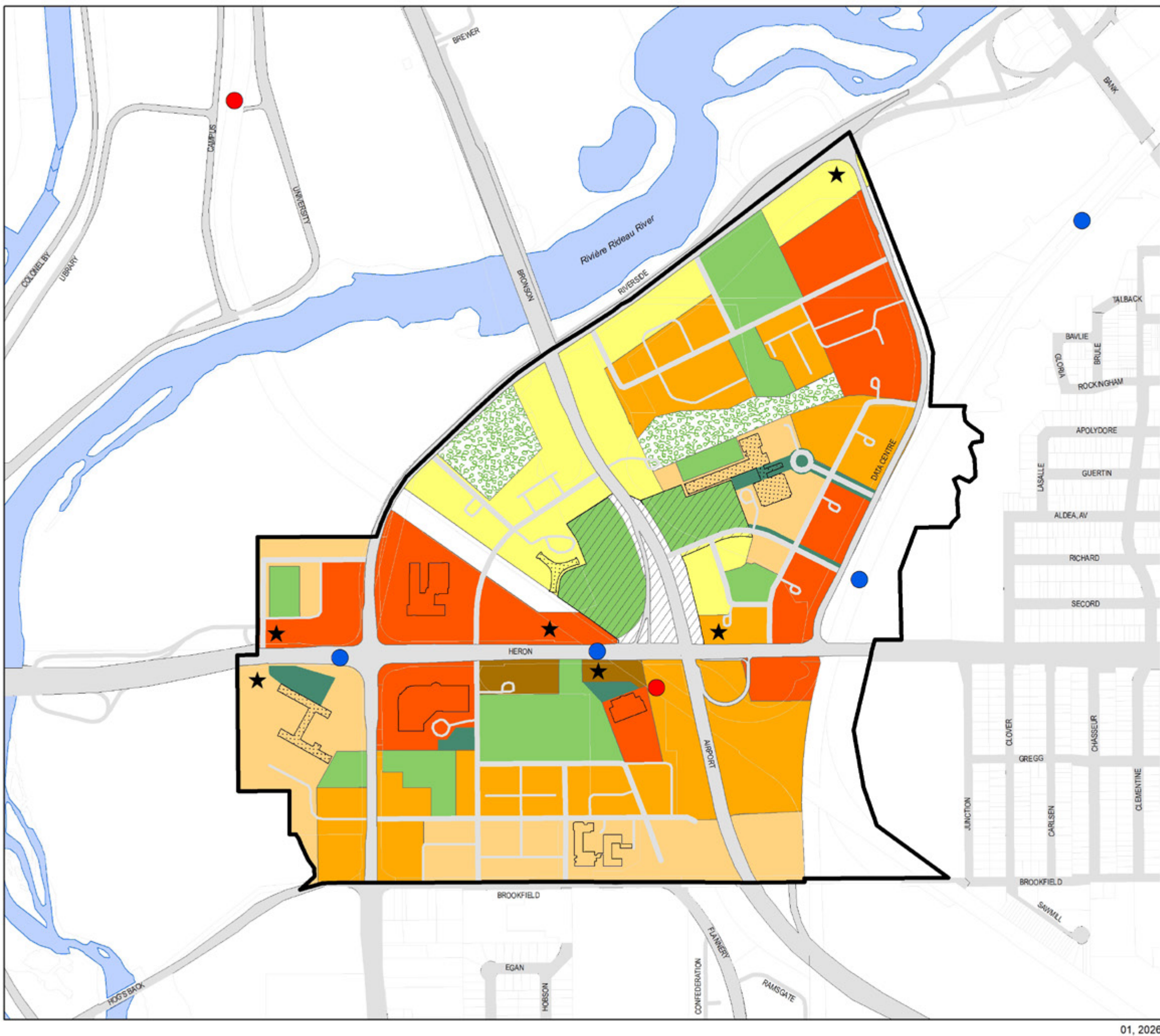
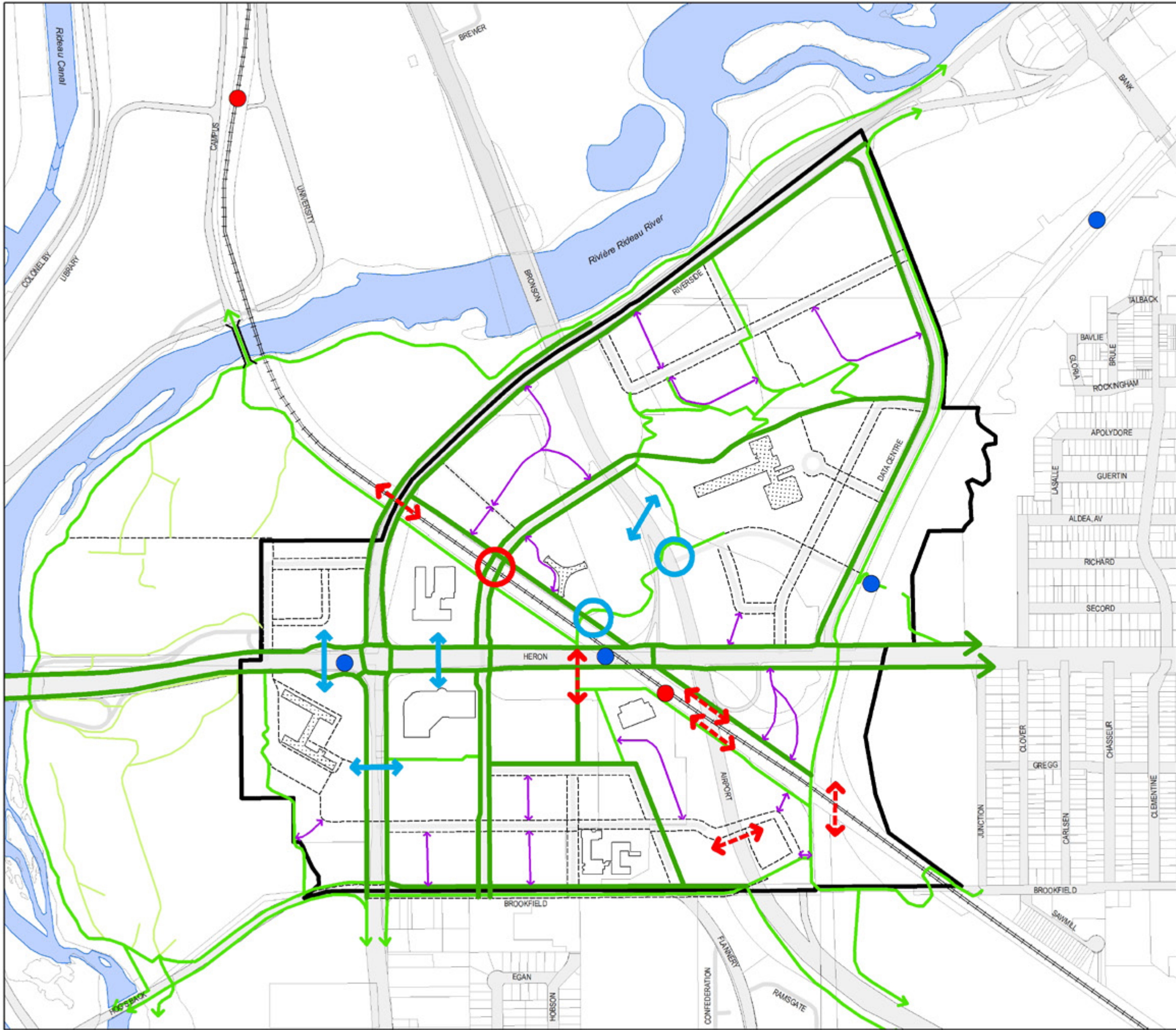
4.4.5. lien avec la topographie;

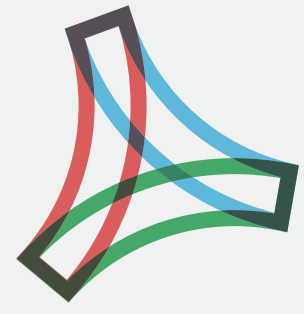
4.4.6. maximisation des points de vue sur des caractéristiques importantes, comme des bâtiments patrimoniaux ou des caractéristiques naturelles.

Voir annexe : F; voir aussi tableaux de la SIC : 17 et 18

4.5. Offrir un éventail de typologies de formes bâties, en particulier pour maximiser les possibilités résidentielles et répondre aux besoins en abordabilité. Voir annexe : F

4.6. Concevoir et prévoir une gamme de différents types d’espaces publics de grande qualité, dont de nouveaux parcs et des espaces publics appartenant à des intérêts privés, afin de transformer des espaces verts sous-utilisés. Voir annexe : C





help with placemaking and wayfinding;

4.9.2. The public realm of each district should have unique identifiers or design language to reinforce their unique characters.

5. Provide guidance for community amenities and services to support development of the new community as it grows over time.

5.1. Ensure new Neighbourhood Parks and/or Parkettes are implemented in each district of the plan area, not including the Federal District.

5.2. Introduce a new Community Park with a new community centre at the core of the plan area to support the recreational needs of the area's existing and new population, with close proximity the O-Train Station and the Bus Rapid Transit line on Heron Road.

5.3. Introduce a new park at the geographic and heritage heart of the plan area, around the iconic Edward Drake Building (former CBC building) at 1500 Bronson Avenue.

5.4. Consider provision of an Ottawa Public Library branch in a central location as the population of the plan area and surrounding neighbourhoods increases over time.

5.5. Work with school boards to consider the needs for new school sites. Encourage integration of future schools in multi-storey buildings and co-location/sharing of greenspaces and parking with the City where feasible.

5.6. Seek opportunities to partner with other community service providers in the area, and possibly co-locate services within an existing or future building on the site, and/or co-locate parks and parking for more efficient use of lands.

See Schedule: C

6. Preserve and showcase heritage resources and weave them into the public experience with new development.

6.1. Recognize the significance of the Edward Drake Building, the former CBC Headquarters at 1500 Bronson Avenue as a landmark and ensure its conservation via designation under the Ontario Heritage Act.

6.2. Develop and implement a conservation strategy with design guidelines to support and facilitate the adaptive reuse and rehabilitation of the Sir Charles Tupper Building at 2720 Riverside Drive that conserves the cultural heritage value of the site, while also allowing for range of development scenarios.

6.3. Encourage the retention and adaptive reuse of existing Federal heritage buildings as well as other early buildings developed on the campus.

6.4. Provide guidance for building and landscape design for new development that reflects and celebrates the existing modernist design character.

See Schedule: C and F; also see CLC boards: 6, 7, 9, 10, 11

6.5. Identify opportunities for interpretation and commemoration to help tell the area's various histories and stories, notably those of First Nations.

6.6. Enhance the designated Capital Scenic Entry Routes along Bronson Avenue and Riverside Drive with a landscaped green buffer sufficient in size to accommodate large trees.

Schedule: C ; also see CLC board: 8

7. Ensure natural heritage features are preserved and leveraged with development.

7.1. Continue to preserve and enhance existing Woodlots and Environmentally Sensitive Zones as identified.

7.2. Integrate existing and introduce new natural features with proposed developments, parks or active transportation routes to contribute to the Heritage Greenway.

Schedule: C and E

8. Establish a climate resilient community with short- to long-term guidance on sustainable development:

8.1. Development shall work towards achievement of a net zero carbon community.

8.2. Development shall be informed by the sustainability guidelines contained in the Confederation Heights Master Plan document and the Community Energy Plan prepared for Confederation Heights.

8.3. In collaboration with landowners and energy providers, the City shall facilitate sustainable energy options, including the potential for District Energy, renewable energy generation and energy storage.

4.7. *Aménager une nouvelle esplanade urbaine notable, en tant que porte d'entrée et espace communautaire d'importance, encadrée par la station de l'O-Train, le bâtiment de la centrale de chauffage et de refroidissement, les nouveaux bâtiments du chemin Heron et le nouveau parc communautaire. Voir annexe : B; voir aussi tableau de la SIC : 15*

4.8. *S'assurer que les espaces et les commodités au sein du domaine public sont conçus pour être sûrs et pratiques, notamment accessibles visuellement et physiquement.*

4.9. *Procéder à la conception en utilisant des thèmes cohérents pour les éléments qui aident à définir et à affirmer le caractère, comme les feux de circulation, les pavés et le mobilier de rue (ex. bancs, contenants pour le recyclage et les ordures).*

4.9.1. *Cela devrait s'appliquer au domaine public de la « Voie verte du patrimoine », afin de montrer son caractère unique et de faciliter l'aménagement de points d'intérêt et de signalisation;*

4.9.2. *Le domaine public de chaque district devrait avoir des identifiants ou un style de conception uniques visant à renforcer ses caractéristiques propres.*

5. Donner une orientation sur les commodités et les services communautaires afin de favoriser le développement de la nouvelle communauté au fil de sa croissance.

5.1. *S'assurer que les nouveaux parcs ou mini-parcs de quartier sont aménagés dans chaque district du secteur visé par le plan, seuf le secteur fédéral.*

5.2. *Aménager un nouveau parc communautaire doté d'un centre communautaire, au cœur du secteur visé par le plan, afin de répondre aux besoins en loisirs de la population du secteur, actuelle et future, à proximité de la station de l'O-Train et de la ligne de transport rapide par autobus du chemin Heron.*

5.3. *Aménager un nouveau parc au cœur géographique et patrimonial du secteur visé par le plan, autour de l'emblématique Édifice Edward-Drake (ancien bâtiment de la CBC), situé au 1500, avenue Bronson.*

5.4. *Songer à ouvrir une succursale de la Bibliothèque publique d'Ottawa dans un lieu central, car la population du secteur visé par le plan et des quartiers environnants augmente au fil du temps.*

5.5. *Collaborer avec les conseils scolaires afin de tenir compte des besoins en emplacements pour de nouvelles écoles. Encourager l'intégration des futures écoles dans des immeubles de plusieurs étages, ainsi que la colocation ou le partage avec la Ville quant aux espaces verts et aux places de stationnement quand c'est faisable.*

5.6. *Chercher des possibilités de partenariat avec d'autres fournisseurs de services communautaires dans le secteur, et évaluer la possibilité d'offrir les services dans un bâtiment existant ou futur du secteur, en colocation, et de recourir à la colocation d'espaces verts et de places de stationnement, afin d'utiliser plus efficacement les terrains. Voir annexe : C*

6. Préserver et mettre en évidence les ressources patrimoniales et les intégrer à l'expérience du public dans le nouvel aménagement.

6.1. *Reconnaître l'importance de l'Édifice Edward-Drake, l'ancien siège social de la CBC, situé au 1500, avenue Bronson, comme un grand monument et garantir sa conservation au moyen d'une désignation en vertu de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.*

6.2. *Élaborer et appliquer une stratégie de conservation contenant des lignes directrices sur la conception, afin de favoriser et de faciliter la réutilisation adaptée et la remise en état de l'Édifice Sir Charles Tupper, situé au 2720, promenade Riverside, qui conserve la valeur du patrimoine culturel de l'endroit, tout en permettant un éventail de scénarios d'aménagement.*

6.3. *Encourager la rétention et la réutilisation adaptée des édifices fédéraux du patrimoine et d'autres bâtiments de la première heure construits sur le campus.*

6.4. *Donner une orientation à la conception du bâtiment et du paysagement de tout nouvel aménagement, qui tient compte des caractéristiques modernistes existantes et les met en valeur.*

Voir annexes : C et F; voir aussi tableaux de la SIC : 6, 7, 9, 10 et 11

6.5. *Trouver des possibilités d'interprétation et de commémoration, qui serviront à raconter les divers histoires et récits du secteur, en particulier ceux des Premières Nations.*

6.6. *Améliorer la route panoramique d'entrée dans la capitale le long de l'avenue Bronson et de la promenade Riverside, grâce à une zone tampon de verdure paysagée assez grande pour accueillir de gros arbres.*

Voir annexe : C; voir aussi tableau de la SIC : 8

7. S'assurer que les caractéristiques patrimoniales naturelles sont préservées et exploitées par l'aménagement.

7.1. *Continuer à préserver et à améliorer les boisés et les régions écologiques vulnérables, qui ont été identifiés.*

7.2. *Intégrer dans les aménagements, les parcs ou les circuits de transport actif proposés les caractéristiques naturelles existantes, et en introduire de nouvelles, afin de contribuer à la Voie verte du patrimoine.*

Voir annexes : C et E

8. Établir une communauté résiliente aux changements climatiques en donnant une orientation à court terme et à long terme à l'aménagement durable

8.1. *S'assurer que toutes les nouvelles propositions d'aménagement visant à établir une communauté carboneutre.*

8.2. *L'aménagement des terrains seront informés par les lignes directrices du développement durable dans le document du Plan directeur des buttes de la Confédération et le Plan énergétique communautaire.*

8.3. *En collaboration avec les promoteurs et les fournisseurs d'énergie, la Ville explora le potentiel des systèmes énergétiques de quartier, de la génération d'énergie renouvelable et du stockage d'énergie, pour faciliter un système d'énergétiques durables.*

Next Steps

- Technical and Public Circulation of the draft Confederation Heights Secondary Plan during winter of 2026. At that time, it will be available online at the City’s Engage Ottawa project website for review and input:

engage.ottawa.ca/confederation-heights-secondary-plan

- Final revisions will be made based on input and a staff report for Planning and Housing Committee will be prepared.
- Official Plan Amendment and supporting Zoning By-law Amendment to Planning and Housing Committee is targeted for May 2026.
- City Council approval is targeted for June 2026.

Prochaines étapes

- *Diffusion technique et publique de la version préliminaire du Plan secondaire des Buttes de la Confédération au cours de l’hiver 2026. À ce moment-là, le plan sera disponible en ligne sur la page du projet, sur le site Web Participons Ottawa, aux fins d’examen et de commentaires :*

participons.ottawa.ca/plan-secondaire-des-buttes-de-la-confederation

- *Révision finale du Plan secondaire et préparation par le personnel d’un rapport pour le Comité de la planification et du logement.*
- *Modification du Plan officiel et modification connexe du Règlement de zonage présentées au Comité de la planification et du logement; date cible : mai 2026.*
- *Approbation du Conseil municipal; date cible : juin 2026.*