

Plan secondaire du chemin Merivale

1.0 – Introduction

1.1 Objet

Le secteur touché par le Plan secondaire du chemin Merivale devrait continuer de réunir des bureaux commerciaux, des logements résidentiels, des infrastructures à usages mixtes (commerciales et résidentielles), des établissements, des installations de loisirs et d'autres aménagements publics. Ce secteur n'est pas un " nouveau site ". Ses caractéristiques générales et son aménagement global sont, pour la plupart, établis depuis longtemps, y compris la longue file de commerces situés le long du chemin Merivale et les quartiers résidentiels stables à faible densité qui le jouxtent.

Dans ce secteur, le type et l'agencement général des aménagements ne posent pas problème. C'est un quartier commercial prospère et populaire qui offre une variété de services répondant aux besoins des collectivités résidentielles adjacentes. Même si ce secteur est prospère, il présente toutefois des problèmes qui, d'après le public, portent sur la circulation, le manque d'agrément visuel et l'absence de cachet.

Alors que le Plan secondaire du chemin Merivale de 1982 comprenait des zones résidentielles attenantes au secteur commercial, le présent plan proposé est uniquement axé sur la zone commerciale. Les changements apportés comprendront vraisemblablement l'aménagement des quelques parcelles de terrain à usage commercial demeurées vacantes, la construction de bâtiments sur terrain intercalaire sous-utilisé ou le réaménagement de propriétés existantes.

Le présent Plan est fondé sur des buts, des objectifs, des principes, des politiques et des désignations qui auront pour effet :

- de donner une identité visuelle et un cachet au secteur;
- d'assouplir les utilisations permises pour permettre au secteur de s'adapter à l'évolution de l'environnement commercial et marchand et des conditions du marché;
- d'augmenter la diversité des aménagements résidentiels dans ce couloir;
- d'améliorer l'interdépendance des éléments physiques entre les zones résidentielles et les zones commerciales de la collectivité; et
- de concilier les besoins des usagers des transports en commun, des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

1.2 Contexte

Le premier Plan secondaire du chemin Merivale avait été établi en prenant pour hypothèse que le chemin Merivale demeurerait un couloir commercial abritant des commerces de détail et des centres de service, niché entre deux " centres d'activités " situés au nord et au sud du chemin. Ces centres d'activités devaient définir la limite nord et sud du secteur commercial du chemin Merivale et comprendre des aménagements à usages mixtes établis selon les regroupements des utilisations permises.

La diversification de ces centres devait injecter une vitalité supplémentaire au secteur en étalant les pointes de fréquentation dues à la présence d'un grand nombre de commerces de détail et à l'absence d'emplois ne provenant pas de ces commerces. Dans ces endroits, le regroupement des utilisations permises devait également servir de point de convergence visuel et fonctionnel pour le secteur Merivale et " éviter une forme linéaire d'aménagement plus stérile ". Le Plan sanctionnait les usages commerciaux existants le long de la bande de terrain située entre les deux centres d'activités et prévoyait un agrandissement limité, le cas échéant. Il encourageait également une amélioration du cadre visuel du

secteur ainsi que des améliorations aux points d'accès et aux raccords facilitant la circulation des transports en commun, des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

Le premier Plan secondaire du chemin Merivale a été approuvé en 1982. Sa mise à jour s'imposait car, 16 ans plus tard environ, d'importants changements, tant internes qu'externes, avaient été apportés à cette zone d'aménagement et de nombreux objectifs du Plan n'avaient pu être réalisés.

1.3 Buts, objectifs, principes et politiques s'appliquant aux aménagements

Les débouchés d'un bien ou d'un service commercial donné dépendent essentiellement du rapport entre le nombre de consommateurs de ce bien ou service et le nombre de fournisseurs ou la superficie consacrée à la prestation de ce bien ou service. Deux formules différentes s'appliquent aux politiques foncières qui conditionnent l'aménagement commercial.

La première formule limite ou restreint la quantité de ces débouchés de façon à préserver ce qui est perçu comme étant un équilibre sain entre l'offre d'un bien ou service donné et la demande de ce bien ou service. Cette approche prend appui sur des objectifs ou des hypothèses qui permettent de définir ce qu'est un équilibre judicieux. La seconde formule laisse au marché le soin de décider des aménagements appropriés. Dans ce cas, les politiques foncières sont principalement axées sur la " qualité " de ces environnements et non sur la quantité. Cette formule mise sur le principe selon lequel les marchés, s'ils ne sont pas entravés, procéderont à un " tri " et s'équilibreront judicieusement à long terme.

Le présent Plan secondaire adopte cette dernière formule et laisse les forces du marché " jouer " en tenant compte des contraintes non négligeables qui pèsent sur la disponibilité des terrains et sur les limites imposées aux densités. Parallèlement, le présent Plan secondaire n'essaie pas de modifier du tout au tout la composition et l'emplacement des aménagements existants dans le secteur, pas plus qu'il ne tente de modifier en profondeur ou de compliquer inutilement le fondement de la politique qui s'applique au secteur. Le présent Plan vise à faire de ce secteur un endroit où faire ses emplettes, travailler et vivre en favorisant la création d'un cadre plus agréable, en favorisant l'accès des piétons, des cyclistes et des automobilistes, en améliorant l'accès et la qualité des transports en commun et en bonifiant le rapport entre les aménagements résidentiels existants et futurs et les éléments commerciaux.

Divers principes d'aménagement permettent d'atteindre ces buts et objectifs qui, en sus des principes établis, ont permis de définir les politiques d'affectation des sols énoncées dans le présent Plan secondaire. Ce plan et le processus qui a permis de le formuler ont abordé les questions d'aménagement d'un point de vue pragmatique axé sur la conception, et ce, en sachant qu'il fallait, dans ce Plan secondaire, allier réglementation et flexibilité afin d'encourager l'adoption de techniques novatrices et de répondre à l'évolution de la conjoncture au fil du temps. À leur tour, les principes techniques fondamentaux élaborés dans le cadre des lignes directrices sur l'aménagement urbain sont consignés dans les politiques générales du présent Plan.

1.4 Concept d'affectation des sols

Dans la zone d'aménagement de Merivale, le concept d'affectation des sols sera principalement axé sur la présence continue de commerces de détail et sur un passage plus marqué vers des usages mixtes, dont l'introduction d'aménagements résidentiels. Le présent Plan a pour objectif de préserver le rôle que joue ce secteur sur les marchés régionaux en s'adaptant aux besoins et aux nouveaux comportements des consommateurs, comme il l'a fait au cours des 16 dernières années.

Des politiques portant sur la forme bâtie sont intégrées au Plan secondaire, lequel encouragera l'aménagement et la rénovation des utilisations commerciales sans s'attacher aux seuls commerces de détail. En outre, des aménagements résidentiels, qui seront intégrés aux aménagements à usages mixtes, seront autorisés dans le secteur afin de venir à l'appui des commerces de détail et des centres de

services qui y sont implantés. Même si ce secteur continuera d'être principalement axé sur l'automobile, le présent Plan a également pour objectif d'améliorer l'environnement piétonnier et cyclable pour encourager une fréquentation accrue de ce secteur par ces deux modes de transport.

Les améliorations apportées au transport seront menées à bien à la faveur de la politique d'aménagement du territoire, des infrastructures publiques et de la collaboration entre le secteur public et le secteur privé. Les plans d'implantation constitueront le principal mécanisme utilisé pour régler les aménagements. En outre, les règlements de zonage et les normes s'appliquant au stationnement continueront de régir concrètement la quantité des aménagements divers. Selon le Plan, les logements résidentiels devraient permettre d'atteindre certains objectifs techniques.

1.5 Rôle des secteurs public et privé

La Ville d'Ottawa est en priorité responsable de la réglementation des plans d'implantation, des autorisations de zonage et des dépenses d'infrastructures publiques pour atteindre les buts, objectifs et principes techniques énoncés dans le présent Plan. Ces buts, objectifs et principes sont, en partie, liés au type et à l'emplacement des infrastructures " essentielles " et " accessoires ", en particulier celles qui touchent à la gestion ou à l'amélioration des activités routières, cyclables et piétonnières.

Les autres buts, objectifs et principes du présent Plan secondaire, en particulier ceux qui sont axés sur l'aménagement, le réaménagement et la rénovation des infrastructures commerciales, sur leur caractère et sur la manière dont elles se rattachent au couloir du chemin Merivale, ainsi que sur les quartiers résidentiels et la collectivité jouxtant cette voie publique, relèvent davantage des promoteurs, des propriétaires fonciers et des établissements commerciaux.

Ces buts, objectifs et principes devraient sans doute se concrétiser lorsque ces biens-fonds seront rénovés ou réaménagés. Certaines améliorations comme l'aménagement de zones tampons ou d'écrans paysagers, de panneaux de signalisation et de mobilier urbain pourraient facilement voir le jour dès maintenant ou avant tout projet d'aménagement, de réaménagement ou d'aménagement sur terrain intercalaire, en particulier si une association professionnelle ou un organisme de rénovation était créé. Les politiques du présent Plan encouragent ce genre d'initiatives.

Comme la compétence municipale s'exerce sur le chemin Merivale, l'avenue Clyde et la promenade Meadowlands, la Ville est donc responsable de l'établissement des mesures de protection des droits d'emprise et des modifications apportées au tracé des routes, dont leur élargissement, l'aménagement de nouveaux points d'accès et les changements à apporter aux feux de circulation.

2.0 – Buts, objectifs et principes du plan secondaire

2.1 Buts

Le présent Plan secondaire entend reprendre les éléments constructifs du Plan secondaire précédent et améliorer ceux qui, grâce à ce processus, ont été déclarés lacunaires ou indésirables. Les buts mis en application par les objectifs et politiques du présent Plan secondaire sont les suivants :

- i. renforcer le cachet visuel du secteur;
- ii. améliorer la qualité et la compatibilité des installations piétonnières relevant des secteurs public et privé;
- iii. préserver et renforcer la vitalité économique actuelle du secteur commercial de cette zone;
- iv. permettre des aménagements résidentiels et une densification du couloir Merivale;
- v. permettre aux propriétaires et aux entreprises de répondre aux nouvelles tendances du marché et à l'évolution de la conjoncture commerciale;

- vi. offrir, dans toute la mesure du possible, un environnement sûr et commode à tous les usagers - usagers des transports en commun, piétons, cyclistes et automobilistes circulant dans le secteur à l'étude ou le traversant;
- vii. renforcer l'interdépendance entre les éléments physiques des aménagements résidentiels de ce secteur et de ses environs immédiats et les infrastructures commerciales situées le long du chemin Merivale; et
- viii. stabiliser les quartiers résidentiels à faible densité adjacents ainsi que les aménagements résidentiels compris dans la zone à usages mixtes du chemin Merivale.

2.2 Objectifs

Les objectifs du présent Plan secondaire, regroupés autour de thèmes communs, sont les suivants :

Cachet visuel

- améliorer la qualité visuelle du couloir Merivale pour tous les usagers - usagers des transports en commun, piétons, cyclistes et automobilistes; et
- susciter un sentiment d'appartenance et de continuité générale en mettant l'accent sur la conception et les traitements architecturaux.

Forme bâtie

- axer la planification sur la forme bâtie et non sur la structure d'aménagement (réglementation de la forme bâtie et non de l'aménagement)
- encourager les formes bâties qui :
 - i. sont flexibles et s'adaptent à différentes utilisations afin de favoriser la croissance et le changement;
 - ii. comportent plus d'un étage;
 - iii. sont reliées directement au périmètre des pâtés de maisons;
 - iv. sont de style, de caractère architectural et de matériaux divers tout en étant compatibles, sur le plan technique, avec les aménagements adjacents; et
 - v. sont conçues comme étant des points d'intérêt importants dotés d'un cachet typiquement urbain lorsqu'elles sont situées à des endroits stratégiques.

Utilisation du sol

- veiller à ce que les aménagements projetés créent un cadre sûr, salubre, durable, fonctionnel, rationnel et esthétique;
- créer une collectivité à forme urbaine compacte, axée sur le piéton, facilement accessible par les transports en commun et favorisant l'interaction communautaire et humaine;
- continuer à autoriser l'aménagement de commerces de détail et de bureaux en permettant à ces derniers de croître naturellement et de répondre à la conjoncture;
- offrir des services et des installations communautaires qui répondent aux besoins des résidents des quartiers adjacents; et
- encourager la prestation de nouveaux logements à usages mixtes et, le cas échéant, l'aménagement de logements résidentiels autonomes.

Emploi

- continuer d'assurer la vitalité commerciale du secteur, préservant ainsi l'emploi actuel; et
- augmenter le nombre d'emplois dans le secteur en variant davantage les utilisations permises.

Liaisons piétonnières et cyclables

- améliorer la qualité physique du cadre piétonnier public le long du couloir Merivale afin de rehausser le milieu piétonnier dans chaque site aménagé et entre sites adjacents;

- améliorer la qualité et, si possible, augmenter le nombre de passages pour piétons dans toutes les grandes artères et principales routes collectrices du secteur à l'étude;
- renforcer l'accès par les piétons et les cyclistes aux quartiers voisins et aux commerces de détail donnant sur le chemin Merivale et en améliorer l'enchaînement; et
- élargir le réseau actuel de pistes cyclables dans ces secteurs et le raccorder au réseau de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

Transport

- créer une structure d'aménagement et un réseau de transport favorable aux usagers des transports en commun, aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes;
- tirer le meilleur parti de la circulation le long du couloir Merivale en aménageant les voies de virage et les voies de dérivation nécessaires à mesure que les sites vacants seront lotis, en harmonisant les entrées à mesure que ces dernières sont refaites, en améliorant les voies de liaison entre sites adjacents et en revoyant régulièrement le réglage et la synchronisation des feux de circulation;
- rationaliser au maximum le débit de la circulation dans le couloir Merivale afin de réduire le plus possible l'infiltration indésirable des véhicules dans les quartiers résidentiels adjacents;
- veiller à ce que tous les nouveaux aménagements soient conçus de manière à assurer la circulation piétonnière en toute sécurité et à la faciliter tout en réduisant au minimum les incompatibilités entre piétons et véhicules dans ces quartiers;
- augmenter le plus possible le nombre d'usagers des transports en commun en améliorant les liaisons piétonnières, et ce, en construisant des bâtiments plus près de la route et en modifiant, au besoin, les itinéraires des transports en commun; et
- adopter des mesures appropriées axées sur la circulation et le contrôle de l'implantation afin de réduire au minimum les effets de la circulation qui pourraient peser sur les aménagements résidentiels existants.

3.0 – Désignations et politiques d'affectation des sols

Les politiques d'affectation des sols établies par le présent Plan secondaire visent à donner effet à la fois aux objectifs et aux principes d'aménagement urbain. Chaque fois que le mot aménagement est utilisé, il devrait être interprété comme englobant les nouveaux lotissements tout comme le réaménagement de biens-fonds existants. Les principes d'aménagement urbain élaborés dans le cadre de ce processus permettent de préciser l'impulsion que la Ville entend donner à l'aménagement urbain et au paysage de rue du chemin Merivale.

Le présent Plan secondaire comprend des politiques générales qui portent surtout sur l'aménagement urbain et qui sont regroupées en quatre catégories :

- le couloir du chemin Merivale;
- la circulation des piétons;
- l'intégration aux quartiers résidentiels existants; et
- le réseautage de l'accès routier.

La désignation qui s'applique aux terrains situés dans le couloir Merivale est la suivante :

- aménagements à usages mixtes du chemin Merivale.

Les terrains ainsi désignés sont indiqués à l'annexe 1 - Utilisation du sol.

3.1 Politiques générales

Les politiques générales permettent d'énoncer un des objectifs ou principes d'aménagement urbain ainsi qu'une ou plusieurs politiques de mise en oeuvre.

3.1.1 Couloir du chemin merivale

3.1.1.1

Les principales intersections situées le long du chemin Merivale devraient contribuer à définir les secteurs commerciaux.

1. Les intersections du chemin Merivale à la hauteur de la promenade Viewmount, de la promenade Meadowlands et de l'avenue Clyde devraient comporter des caractéristiques bâties ou paysagères spéciales permettant de délimiter l'ensemble du couloir en question ainsi que les secteurs distincts.

3.1.1.2

Le chemin Merivale devrait favoriser l'évolution d'une forme bâtie qui contribue à créer un secteur à usages mixtes distinct.

- i. il conviendrait de construire des bâtiments en bordure de rue ou abritant une cour;
- ii. les bâtiments en bordure de rue devraient former une boucle ou être liés directement au périmètre des pâtés de maisons en vue de raccorder de nouveau les bâtiments aux voies publiques;
- iii. les bâtiments abritant une cour devraient être aménagés de façon à encadrer les aires de stationnement en forme de " U ", en créant des " cours commerciales " et en définissant des secteurs distincts le long du couloir Merivale, évitant ainsi une forme linéaire;
- iv. lorsque de gros projets d'aménagement sont prévus, les bâtiments en bordure de rue et ceux abritant une cour pourraient être combinés;
- v. les bâtiments devraient comprendre des espaces verts aménagés, des panneaux indicateurs bien agencés et un accès coordonné aux secteurs commerciaux distincts;
- vi. sur les sites qui comptent de nombreux commerces de détail et d'aménagements commerciaux, les aires de stationnement devraient être construites à l'intérieur du pâté de maisons en prévoyant un accès entre bâtiments ou à l'arrière;
- vii. lorsque le bord du bâtiment jouxte une rue ou une voie piétonnière, les façades devraient être conçues et aménagées de manière à ce que les vitrines et les points d'accès égaient les voies piétonnières; et
- viii. les terrains situés à l'intérieur du triangle formé par le chemin Merivale, l'avenue Clyde et le chemin Baseline sont assujettis à un certain nombre de contraintes d'aménagement dues à la structure d'aménagement existante et à la complexité de la propriété des biens-fonds. Ainsi, les projets d'aménagement dans ce secteur pourraient être échelonnés de façon à prévoir une transition vers une forme bâtie plus coordonnée et mieux intégrée.

3.1.1.3

Le paysage de rue le long du chemin Merivale devrait être conforme à un environnement qui favorise et encourage l'activité piétonnière.

- i. Le Conseil veille à ce qu'un paysage de rue harmonieux (arbres, arbustes et plantes couvre-sol, réverbères, drapeaux et bannières, kiosques d'information, abribus, boîtes à journaux, poubelles et bancs) soit aménagé le long du chemin Merivale afin de renforcer la cohésion esthétique du couloir.
- ii. Dans la mesure du possible, le paysage de rue le long du chemin Merivale devrait prévoir une zone de sept mètres en bordure de rue, décomposée en une zone de deux mètres pour y accumuler la neige ou pour y installer des panneaux de signalisation ou des réverbères, en un trottoir de deux mètres et en une zone de trois mètres pour y planter de la végétation et y installer des structures telles que des bancs et des abribus.
- iii. Le tracé et la fonction de la route est-ouest projetée au nord de la promenade Viewmount, comme l'indique l'annexe 2, sont tout particulièrement importants étant donné que cette route

- sera aménagée près de logements résidentiels et d'établissements existants. Cette route sera conçue de manière à offrir un paysage de rue esthétique et actif et à favoriser la circulation des piétons. Les éléments clés suivants doivent être pris en considération :
- a. cette route ne doit pas comprendre plus de deux voies (chacune ne pouvant dépasser 3,5 mètres) afin d'assurer la circulation automobile et doit prévoir une emprise d'une largeur de 20 mètres. D'autres voies de virage pourraient se révéler nécessaires au croisement du chemin Merivale.
 - b. cette route doit comprendre certaines particularités techniques afin d'assurer la modération de la circulation ainsi que des places de stationnement sur rue (la cas échéant), des dos d'âne, des passages pour piétons surélevés, des trottoirs spéciaux et des îlots aménagés.
 - c. la circulation des piétons sera améliorée en construisant de vastes trottoirs (deux mètres au départ, et quatre mètres ensuite selon l'évolution de la rue) des deux côtés de la voie, des passages pour piétons bien définis et un profil en travers urbain. Le trottoir situé du côté sud de la nouvelle voie, près des condominiums Westpark, ne doit pas dépasser deux mètres à moins que le site Westpark ne soit réaménagé
 - d. les éléments du paysage de rue comprennent des arbres peu espacés, des points d'accès aménagés ainsi que des zones tampons devant comprendre des talus et d'autres plantations au nord des condominiums Westpark. Les réverbères doivent être adaptés aux piétons, de couleur blanche et comprendre des accessoires d'intérêt architectural.
 - e. la forme bâtie qui jouxte la nouvelle voie doit, dans la mesure du possible, répondre aux besoins de la rue tant sur le plan fonctionnel (points d'accès, vitrines, auvents, etc.) que visuel. Tous les panneaux indicateurs doivent être conformes, sur le plan architectural, aux nouvelles formes bâties.
 - f. les accès privés à la nouvelle voie doivent être limités. En particulier, tout point d'accès situé à proximité des condominiums Westpark ne doit pas assurer une liaison nord-sud continue ou libre entre la promenade Viewmount et la nouvelle voie est-ouest.
- iv. Là où il est impossible de prévoir une zone de trois mètres ou une zone d'aménagement et d'agrément suffisante, des jardinières situées dans l'aire de stationnement adjacente seront autorisées afin de pouvoir y planter des arbres de rue, à condition de ne compromettre ni la sécurité, la circulation normale et le stationnement des véhicules du réseau de transport en commun, des bicyclettes et des automobiles ni la circulation des piétons.

3.1.1.4

La qualité et le nombre de passages pour piétons dans le secteur seront améliorés de la façon suivante :

- i. les rayons en bordure des trottoirs, la largeur des passages pour piétons, les dimensions des terre-pleins et des refuges pour piétons et la synchronisation des feux pour piétons aux carrefours à circulation réglementée existants et nouveaux devraient favoriser la circulation piétonnière.
- ii. d'autres passages pour piétons commandés par des feux devraient être envisagés le long du chemin Merivale afin de faciliter la circulation piétonnière à mi-intersection; ces passages devraient être espacés tous les 200 ou 300 mètres.
- iii. d'autres passages pour piétons commandés par des feux devraient également être envisagés, le cas échéant, le long de la promenade Grant Carman et de l'avenue Clyde ainsi que le long des grandes artères est-ouest du secteur.

3.1.2 Circulation piétonnière

3.1.2.1

Un réseau interdépendant commode, agréable, esthétique et sûr de trottoirs devrait être aménagé afin de relier les centres commerciaux, les arrêts des véhicules des transports en commun et les trottoirs publics le long du chemin Merivale.

- i. Tous les trottoirs publics devraient être reliés aux trottoirs des commerces de détail et des propriétés commerciales privées adjacentes.
- ii. Dans la mesure du possible, les points d'accès devraient être harmonisés de façon à réduire le nombre de bateaux de trottoir.

3.1.2.2

Des trottoirs bien aménagés, protégés et continus devraient être construits sur toute la longueur de façade des aménagements prévus.

- i. Des trottoirs continus aménagés en façade de tous les bâtiments devraient être raccordés directement aux trottoirs de la rue voisine et séparés des aires de stationnement ou des aires réservées aux véhicules de service.
- ii. D'importants éléments paysagers et une aire publique devraient être aménagés sur au moins 25 p. 100 de la longueur de la façade.
- iii. À tout le moins, des bosses de ralentissement et d'autres aménagements devraient séparer les allées piétonnières des voies d'accès routier et des rangées de stationnement à l'intérieur d'un site. L'introduction d'éléments esthétiques et un aménagement paysager sont encouragés pour séparer les piétons des automobilistes.
- iv. Les voies piétonnières situées sur des propriétés individuelles doivent s'harmoniser aux allées piétonnières ou faciliter la circulation des gens qui sortent de leur véhicule ou le regagnent et des personnes qui empruntent les trottoirs publics ou se trouvent aux arrêts des véhicules des transports en commun et à d'autres endroits.

3.1.3 Intégration aux quartiers avoisinants

3.1.3.1

Les quartiers résidentiels adjacents sont raccordés de façon judicieuse et sûre au couloir Merivale.

- i. Le Conseil exige que de nouvelles routes soient intégrées aux projets d'aménagement et de réaménagement le long du chemin Merivale. Pour certaines de ces routes, des couloirs conceptuels ont été indiqués à l'annexe 2 alors que d'autres, notamment dans le secteur du triangle formé par le chemin Merivale, l'avenue Clyde et le chemin Baseline, seront délimités lorsque les demandes d'aménagement seront examinées.
- ii. Les nouvelles routes exigées par le Conseil ne doivent pas nécessairement être publiques dans tous les cas; il peut s'agir de routes privées répondant aux normes établies pour les voies publiques.
- iii. De nouveaux trottoirs est-ouest et des liaisons piétonnières de type semblable doivent être aménagés afin de relier les commerces de détail.
- iv. Une voie piétonnière nord-sud et une piste cyclable située à l'est et à l'ouest du chemin Merivale devraient être aménagées pour assurer la continuité du réseau ou pour raccorder, du nord au sud, le réseau de pistes cyclables de la Ville et améliorer les liaisons entre quartiers. Dans la mesure du possible, cette infrastructure hors rue ne pourra être empruntée par les automobilistes; elle devrait également être reliée directement aux pistes cyclables allant d'est en ouest le long de la promenade Capilano, de la promenade Meadowlands, de la promenade Viewmount et du chemin Colonnade. L'emplacement approximatif de cette infrastructure est indiqué à l'annexe 2 - Voies piétonnières, pistes cyclables et voies publiques projetées. Les lignes directrices sur l'aménagement urbain donnent des instructions plus détaillées sur les tracés pouvant être adoptés. L'emplacement exact de l'infrastructure sera décidé au moyen du processus d'approbation du plan d'implantation lorsque le site sera loti.

- v. Les pistes cyclables ne devraient traverser de grandes routes qu'à des endroits où la circulation automobile est réglementée (feux de circulation ou panneaux d'arrêt).
- vi. Les sentiers récréatifs hors rue devraient être conformes aux dimensions indiquées dans le plan du réseau de pistes cyclables de l'ancienne ville de Nepean de 1995 et des amendements qui y ont été apportés. En règle générale, la largeur minimale de ces sentiers est de 2,7 mètres, bien qu'un sentier de 3,5 mètres soit préférable.
- vii. La réglementation en vigueur et les panneaux d'avertissement devraient être communiqués conformément au plan du réseau de pistes cyclables de l'ancienne ville de Nepean.

3.1.3.2

Des liaisons piétonnières et cyclables bien aménagées, agréables et esthétiques, agrémentées de réverbères et de bancs, devraient être prévues pour favoriser la marche et le cyclisme dans le couloir Merivale.

- i. Les voies piétonnières et les pistes cyclables devraient être raccordées aux parcs et aux installations communautaires, dans la mesure du possible.
- ii. Si possible, les rues est-ouest actuelles et projetées qui raccordent les quartiers résidentiels au chemin Merivale devraient prévoir en bordure de rue une bande de sept mètres pour y accumuler la neige (deux mètres) et y aménager un trottoir (deux mètres), laissant ainsi une bande de trois mètres pour la plantation d'arbres, d'arbustes et de plantes couvre-sol. Cette mesure sera prioritaire le long de murs aveugles ou des aires de service et de chargement des commerces de détail.
- iii. S'il est impossible d'aménager une bande de trois mètres ou une zone suffisante pour y prévoir des plantes et des agréments divers, des jardinières situées dans l'aire de stationnement adjacente seront autorisées en vue d'y planter des arbres de rue, à condition de ne compromettre ni la sécurité, la libre circulation et le stationnement des véhicules des transports en commun, des automobilistes et des cyclistes ni les déplacements des piétons.

3.1.3.3

Des mesures seront adoptées en vue d'assurer une plus grande compatibilité entre les aménagements non résidentiels et résidentiels.

- i. Des séparations, des marges de recul et des aménagements transitoires appropriés, la forme bâtie et la densité serviront à améliorer l'interdépendance des infrastructures commerciales existantes et futures le long du chemin Merivale et des quartiers résidentiels dans la zone à usages mixtes de Merivale et le secteur qui la jouxte. Lorsque la construction d'immeubles de grande hauteur sera projetée, une attention particulière devra être portée au maintien de l'ensoleillement et à la ligne de vue des quartiers résidentiels existants.
- ii. D'autres moyens ou emplacements seront encouragés pour les aires de service et de chargement des commerces de détail nouveaux ou existants situés le long ou à proximité du chemin Merivale et qui sont, de façon générale, incompatibles avec les aménagements résidentiels adjacents. Dans l'impossibilité de ce faire, ces aires de chargement, de service et de stationnement devront être protégées des aménagements résidentiels adjacents à l'aide de clôtures, de plantes ou, s'il est possible ou s'il convient de le faire, de talus.
- iii. L'actuelle promenade Grant Carman devrait être aménagée en une rue de "desserte", la façade des aménagements étant orientée vers la promenade Grant Carman, les bâtiments étant situés en bordure de l'emprise et le stationnement étant structuré et protégé de manière à ne pas altérer le cachet de la rue ou son utilisation par les piétons.
- iv. Certaines parties de la promenade Grant Carman actuelle et projetée donnent sur des aménagements résidentiels ou les jouxte. Les nouveaux aménagements projetés devront être compatibles, tant sur le plan de leur utilisation que sur celui de leur conception. À cet

égard, la construction de logements à moyenne et à forte densité dans des projets à usages mixtes et de bâtiments résidentiels autonomes sera encouragée. Des aménagements commerciaux autonomes pourront être autorisés, sous réserve de l'inclusion d'un paysage de rue et d'éléments d'aménagement compatibles avec le cachet de la rue.

3.1.4 Réseautage de l'accès routier

3.1.4.1

Des voies carrossables communes (partagées) à l'intérieur de gros pâtés de maisons sont aménagées pour réduire le débit de la circulation interne sur le chemin Merivale et sur d'autres grandes artères.

- i. Dans les nouveaux lotissements et, si possible, dans les projets de réaménagement, les places de stationnement, les zones de stationnement et les trottoirs pour piétons sont raccordés aux sites avoisinants.
- ii. Des routes devraient être construites à l'intérieur des gros pâtés de maisons, en particulier ceux situés du côté est du chemin de Merivale et du " triangle " formé par l'avenue Clyde, le chemin Merivale et le chemin Baseline, afin de les rendre plus perméables et d'uniformiser davantage la circulation tout en réduisant au minimum le nombre d'entrées donnant sur le chemin Merivale et l'avenue Clyde. Les allées débouchant sur le chemin Colonnade sont limitées à l'entrée et à la sortie des véhicules sur ce chemin.
- iii. Les points d'accès actuels et nouveaux aux divers sites devraient être coordonnés afin de faciliter la circulation routière entre gros pâtés de maisons.
- iv. Les propriétaires sont invités à collaborer en vue d'harmoniser les liaisons internes entre leurs aires de stationnement et leurs installations de service.
- v. Les modifications apportées au réseau de transport à la suite des nouveaux aménagements effectués devront réduire le plus possible le nombre d'automobiles pouvant traverser les quartiers adjacents.
- vi. Dans la mesure du possible, les passages pour piétons commandés par des feux sur le chemin Merivale et sur d'autres grandes artères devront être coordonnés.
- vii. Le Conseil permettra une diminution des exigences en matière de stationnement, en particulier dans les gros pâtés de maisons à usages mixtes où le partage du stationnement aura pu être établi en vue d'encourager les propriétaires à aménager des voies carrossables et piétonnières communes.

3.2 Désignations d'utilisation du sol

3.2.1 Zone à usages mixtes du chemin merivale

3.2.1.1 Utilisations permises

La désignation " zone à usages mixtes du chemin Merivale " a pour but d'autoriser une vaste gamme d'utilisations commerciales, dont des commerces de détail et des bureaux, des lieux de divertissement et des aménagements récréatifs à forte densité, des logements résidentiels à moyenne et à forte densité ainsi qu'une gamme d'installations et de services communautaires et institutionnels.

Les maisons unifamiliales et jumelées ne sont pas autorisées dans les secteurs désignés " zone à usages mixtes du chemin Merivale " (exception faite des terrains donnant sur la promenade Eleanor). Les utilisations compatibles avec les aménagements commerciaux et résidentiels du secteur et qui le complètent, comme des centres communautaires, des bibliothèques, des lieux de culte, des écoles, des garderies, des parcs et des espaces libres, peuvent être autorisées dans la " zone à usages mixtes du chemin Merivale ".

Les aménagements commerciaux autorisés dans les secteurs désignés " zone à usages mixtes du chemin Merivale " sont des centres commerciaux ainsi que des établissements indépendants regroupés ou isolés, et notamment :

- des établissements commerciaux et de vente au détail dont :
 - des magasins à rayons;
 - des magasins d'alimentation;
 - des restaurants;
 - des centres de services commerciaux et de services personnels; et
 - des commerces de détail [Modification n° 145, 2 avril 2015]
- des établissements et des services financiers;
- des bureaux commerciaux, des bureaux pour professions libérales et des cabinets de médecin; et
- des lieux de divertissement et des aménagements récréatifs.

3.2.1.2 Politiques

Le but recherché est d'autoriser l'aménagement d'utilisations commerciales au rez-de-chaussée ou au niveau principal des bâtiments. L'emplacement de bureaux est encouragé au rez-de-chaussée ou à l'étage. Les projets résidentiels jouxtant le chemin Merivale ne doivent être aménagés qu'au-dessus des commerces de détail ou des bureaux. Des aménagements résidentiels indépendants pourraient ne pas être autorisés le long du chemin Merivale ou de l'avenue Clyde, mais le long d'autres rues comme la promenade Grant Carman.

Des parcs publics sont aménagés selon une norme de 1,2 hectare par tranche de 1 000 personnes. En vue d'appliquer les lignes directrices sur l'aménagement urbain aux espaces libres jouxtant le chemin Merivale, le Conseil encourage l'aménagement de parcs intégrés aux nouveaux projets, principalement sous forme de petites places urbaines aux carrefours et entre les lotissements. Le Conseil peut également encourager l'aménagement de parcs sous forme d'espaces linéaires longeant le chemin Merivale et les rues qui le croisent.

Le Conseil peut envisager la réduction ou l'élimination des redevances d'exploitation s'appliquant aux aménagements résidentiels dans les projets à usages mixtes en vue d'encourager la construction de logements dans le secteur du chemin Merivale. Tous les projets aménagés dans la " zone à usages mixtes du chemin Merivale " sont assujettis au processus de réglementation du plan d'implantation. [Modification n° 145, 2 avril 2015]

4.0 – Politiques s'appliquant au transport

4.1 Réseau routier

4.1.1 Aménagement et réaménagement des sites bordant le chemin Merivale

Les mesures suivantes seront prises à mesure que les sites longeant le chemin Merivale et l'avenue Clyde seront aménagés ou réaménagés :

- i. le droit d'emprise routière sera protégé de façon à aménager les voies de virage et les voies secondaires nécessaires;
- ii. la possibilité de réduire le nombre d'entrées donnant sur le chemin Merivale et l'avenue Clyde sera étudiée; et
- iii. la possibilité d'améliorer le raccordement des voies carrossables et piétonnières aux sites adjacents sera étudiée en vue de réduire au minimum les déplacements locaux et les virages sur les grandes artères du secteur à l'étude.

4.1.2 Examen technique des intersections dotées de feux de circulation

Au cours du réaménagement de la plupart ou de la totalité des parcelles de terrain vacant dans le secteur à l'étude, un examen technique de toutes les intersections dotées de feux de circulation devra être

entreprise en vue d'améliorer le cadre piétonnier tout en maintenant une prestation de services à un niveau acceptable et un rapport suffisant entre le volume et la capacité de la circulation routière. La suppression de la division des voies ou des tournants à droite pour piétons et automobilistes devra être abordée dans le cadre de cet examen.

4.1.3 Couloir de la promenade Grant Carman

Le couloir de la promenade Grant Carman :

- i. n'est pas considéré comme une emprise routière publique entre la voie d'accès commercial privée (à l'est du chemin Merivale, à mi chemin entre la promenade Meadowlands et la promenade Capilano) et le chemin Merivale et doit servir à y aménager des espaces verts publics (y compris un sentier récréatif polyvalent) ou, le cas échéant, des lotissements résidentiels;
- ii. demeure une " réserve pour le transport " entre la voie d'accès commercial privée (à l'est du chemin Merivale, à mi-chemin entre la promenade Meadowlands et la promenade Capilano) et le chemin Meadowlands en vue de pouvoir augmenter ou maximiser l'accessibilité du site lorsque les propriétés commerciales adjacentes seront loties ou réaménagées;
- iii. demeure une " réserve pour le transport " au sud de la promenade Viewmount jusqu'à mi-chemin environ du chemin Colonnade et ensuite jusqu'au chemin Merivale en vue de pouvoir augmenter ou maximiser l'accessibilité du site par les automobilistes et les piétons lorsque les propriétés adjacentes seront loties ou réaménagées; et
- iv. demeure une " réserve pour le transport " en vue de créer un sentier récréatif à mi-chemin environ entre le chemin Colonnade et la promenade Viewmount jusqu'au chemin Colonnade en direction sud.

5.0 – Mise en œuvre

Le présent Plan secondaire est mis en œuvre selon les pouvoirs conférés à la municipalité par la Loi sur l'aménagement du territoire, par la Loi sur les municipalités et par toute autre loi qui s'applique et est conforme aux politiques pertinentes du Plan officiel d'Ottawa et aux politiques suivantes.

5.1 Règlement de zonage

Le but recherché est de conserver les dispositions sur le zonage existantes. En outre, certains aspects du présent Plan peuvent être mis en œuvre en déposant une demande de changement de zonage.

5.2 Lignes directrices sur l'aménagement urbain

Les lignes directrices sur l'aménagement urbain élaborées dans le cadre du présent Plan secondaire permettent de définir et de réaliser les principes d'utilisation du sol et de conception du chemin Merivale. Bien que certaines des politiques du présent Plan découlent des lignes directrices sur l'aménagement urbain et qu'elles soient censées contribuer à réaliser cette vision, la Ville doit avoir l'assurance que les projets d'aménagement sont bien conformes à l'orientation spécifique et à la portée générale de ces lignes directrices.