

4.0 Plan conceptuel

La section qui suit constitue un résumé du volet de planification conceptuelle associé au Plan de conception communautaire. Y sont présentés les principes directeurs, les hypothèses sous-jacentes aux plans conceptuels, ainsi que les trois plans conceptuels et l'analyse de ceux-ci.

4.1 Principes directeurs

Au moment de la préparation des plans conceptuels, des principes directeurs ont été établis comme cadre pour cette partie de l'élaboration du Plan. Les principes suivants forment la base du Plan de conception communautaire et des principes de conception présentés aux sections 5 et 6.

- Assurer une combinaison d'utilisations – un endroit où vivre, travailler et se divertir qui contribue à la diversité et au dynamisme de la Communauté urbaine de l'Est.
- Créer une forme compacte de type urbain aux utilisations variées permettant une utilisation efficace des ressources foncières et de l'infrastructure existante et prévue.
- Soutenir et renforcer des services transport en commun de grande qualité en assurant un aménagement axé sur ces services et des raccordements efficaces aux stations de transport en commun des chemins Mer-Bleue et Tenth Line.
- Favoriser la marche, le cyclisme et les loisirs en créant, à la grandeur de la collectivité, un réseau de sentiers piétonniers et de trottoirs intégrés qui soit relié aux collectivités adjacentes.
- Offrir au moins 4 000 à 5 000 occasions d'emploi, principalement dans les zones à forte densité situées dans un rayon de 400 mètres des stations de transport en commun.
- Permettre la construction de différents types d'habitations avec un maximum de 60 % de maisons unifamiliales et jumelées, un minimum de 10 % d'immeubles d'habitation et le reste étant des logements multifamiliaux, conformément aux exigences du Plan officiel.
- Viser une densité résidentielle globale de 31 unités par hectare net dans le secteur désigné « zone urbaine générale » dans le Plan officiel.
- S'assurer que des parcs soient ajoutés au réseau d'espaces verts et aux quartiers de la Communauté urbaine de l'Est et que les résidences soient situées à moins de 400 mètres d'un espace vert (parc, propriété scolaire, espaces libres). Les contributions tenant lieu de terres à parcs devraient être imposées à un taux d'un hectare pour 300 résidences.
- S'assurer que l'aménagement tienne compte des préoccupations et des limites possibles liées à l'environnement, notamment en ce qui concerne les plaines inondables et le sol.
- S'assurer que les travaux d'aménagement à venir aient le moins de répercussions possible sur le patrimoine naturel des environs.
- Offrir la possibilité de construire des installations communautaires centrales.
- Aménager un réseau routier sûr et efficace, conformément aux principes de la gestion de la demande en transport et des normes municipales approuvées.
- Dans la mesure du possible, préserver ou améliorer la fonction naturelle du ruisseau McKinnon's.

4.2 Hypothèses sous-jacentes aux plans conceptuels

Pendant la préparation du Plan de conception communautaire Mer Bleue, on a produit trois plans conceptuels afin d'examiner diverses façons d'aménager le secteur et leur incidence ainsi que d'obtenir l'opinion de la population sur différentes possibilités d'utilisation des sols. Les plans conceptuels portaient d'hypothèses élaborées par suite de l'examen des conditions existantes dans le secteur. Ces hypothèses sont les suivantes :

Limites du secteur visé par le PCC et centre polyvalent

Le secteur visé par le Plan de conception communautaire est compris entre la limite sud de la zone urbaine définie dans l'annexe B du Plan officiel (2003), le chemin Mer-Bleue, le chemin Tenth Line et la limite nord de la future ligne de transport en commun. On présume aussi que le PCC Mer Bleue

comprendra les terrains désignés « centre polyvalent » (CP) et ainsi comble le besoin de procéder à un nouveau processus de consultation pour ces terrains. Les sections du plan qui réfèrent au centre polyvalent Mer Bleue feront parti d'un document qui sera préparé à l'appui d'une modification au Plan officiel permettant le développement de ces terrains.

Emplacement du bassin de rétention des eaux pluviales

Afin d'utiliser avec le plus d'efficacité possible les terrains situés à l'intérieur du secteur urbain, on a convenu que le bassin de rétention des eaux pluviales serait situé à l'extérieur du secteur urbain, comme le prévoit le Plan directeur de drainage approuvé pour le secteur.

Prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet

En 1999, la Région d'Ottawa-Carleton a effectué une évaluation environnementale en vue du prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet à l'est du chemin Trim. Il en est résulté un tracé privilégié, considéré comme définitif, qui a été utilisé comme base des plans conceptuels. Une emprise de 40 mètres a été protégée.

Projet de couloir est-ouest de train léger

La partie de la future ligne de transport en commun est-ouest qui a une incidence sur le PCC Mer Bleue est définitive entre le chemin Mer-Bleue et le chemin Tenth Line, au sud du couloir de transport d'électricité.

Une évaluation environnementale actuellement menée à ce sujet déterminera l'emplacement privilégié des futures stations de transport en commun, ainsi que la conception du réseau lui-même (couloir et technologie). Aux fins du présent PCC, on a présumé que le couloir était définitif et que des stations de transport en commun seraient aménagées aux chemins Mer-Bleue et Tenth Line. L'emprise réservée au couloir de transport en commun a 40 mètres de largeur. Toutefois, si, à la suite de l'évaluation environnementale, on recommande de réduire la largeur du couloir, les terrains adjacents pourront être agrandis.

Au besoin, il conviendra de réviser les lignes directrices sur le transport en commun en fonction des recommandations qui découleront de cette étude.

Modification no 35 au Plan officiel et politiques de planification

La modification no 35 au Plan officiel, qui permettait la conversion du secteur visé par le PCC en une combinaison de zone urbaine générale et de centre polyvalent, était fondée sur le fait que certains objectifs en matière de densité seraient atteints grâce au PCC. Ces objectifs, qui font partie intégrante du cadre de planification des trois plans conceptuels et, finalement, du PCC, sont les suivants :

Emplois : Il a été établi que l'aménagement du secteur visé par le PCC doit fournir entre 4 000 et 5 000 emplois pour respecter les politiques de la modification no 35 au Plan officiel. Des terrains d'une superficie suffisante devront être réservés à l'atteinte de cet objectif.

Logement : Les terrains affectés à la « zone urbaine générale » devront respecter les densités associées à la désignation « collectivité en développement » dans le Plan officiel. Divers types d'habitations devront y être offerts, soit au maximum 60 % de maisons unifamiliales et jumelées, un minimum de 10 % d'immeubles d'habitation et le reste en logements multifamiliaux.

La densité minimale des maisons unifamiliales, jumelées et en rangée doit être de 29 unités par hectare net.

Données géotechniques

Une évaluation géotechnique préliminaire a révélé que l'aménagement de certaines zones poserait des difficultés. La partie centre-sud du secteur visé par le PCC nécessitera une attention particulière, étant donné que le niveau du sol ne peut être relevé de plus de 0,5 à 0,8 mètre.

Il semble que les utilisations et les immeubles qui nécessitent une plus grande densité, qui n'ont pas besoin de sous-sol et dont la charpente n'est pas en bois conviennent mieux à ces zones.

Ruisseau McKinnon

Bien que l'analyse effectuée par le cabinet Niblett Environmental Associates n'ait pas révélé la présence d'un grand nombre d'aires naturelles ou d'espèces importantes dans le secteur visé par le PCC, l'aménagement des terrains dans la plaine inondable nécessitera la réalisation d'une étude plus poussée et la tenue de discussions, ainsi que l'approbation de la Société d'aménagement de la rivière Nation-Sud.

Intégration communautaire et liens

Les terrains situés à l'est et à l'ouest du secteur visé par le PCC sont actuellement aménagés à des fins résidentielles et communautaires. L'intégration du secteur visé par le PCC au moyen du réseau routier, des voies et des équipements collectifs proposés sera essentielle au succès et à la viabilité du secteur Mer Bleue.

Futur dépôt de neige

Le dépôt de neige qui sera aménagé à l'angle nord-ouest du couloir de transport d'électricité et du chemin Mer-Bleue aura pour effet de limiter les utilisations résidentielles futures dans le secteur visé par le PCC à la station de transport en commun du chemin Mer Bleue.

Conformément au règlement de zonage de Gloucester, aucune utilisation résidentielle n'est permise dans un rayon de 300 mètres de l'installation.

Viabilisation

La viabilisation du secteur visé par le PCC présentera certaines difficultés, étant donné les restrictions au relèvement du niveau du sol créées par les conditions du sol et la présence du ruisseau McKinnon's dans le secteur visé par le PCC et en aval de ce secteur.

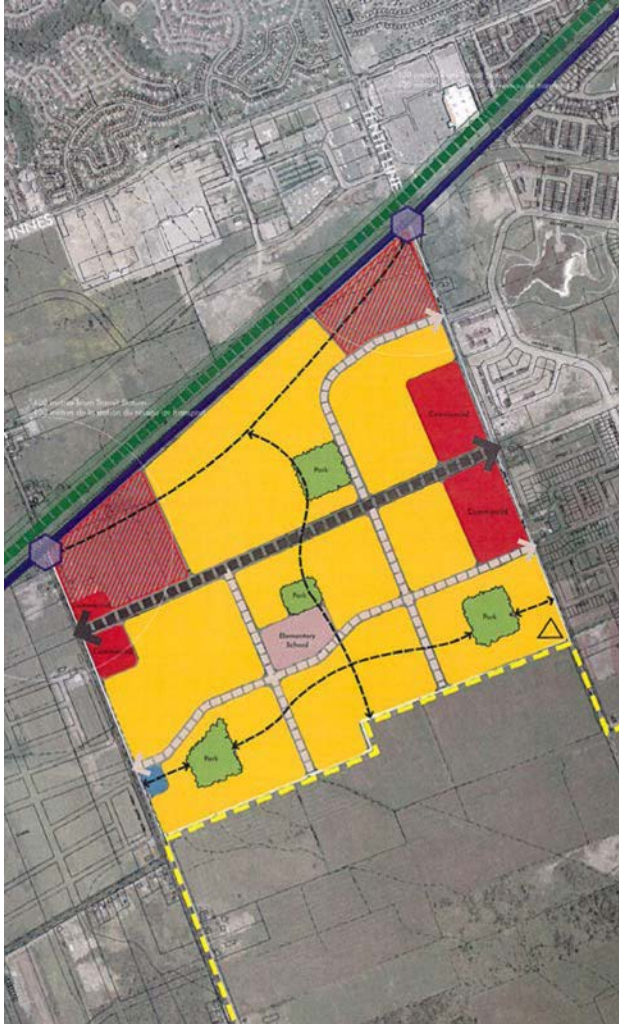
Besoins relatifs aux écoles

L'Ottawa-Carleton Catholic School Board (OCCSB) a dit avoir besoin d'un site de 8 ha dans le secteur Mer Bleue pour y aménager une école intermédiaire/secondaire. En outre, l'Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB) a demandé qu'on lui réserve un site de 2,8 ha pour la construction d'une école élémentaire.

4.3 Plans conceptuels

Plan conceptuel 1

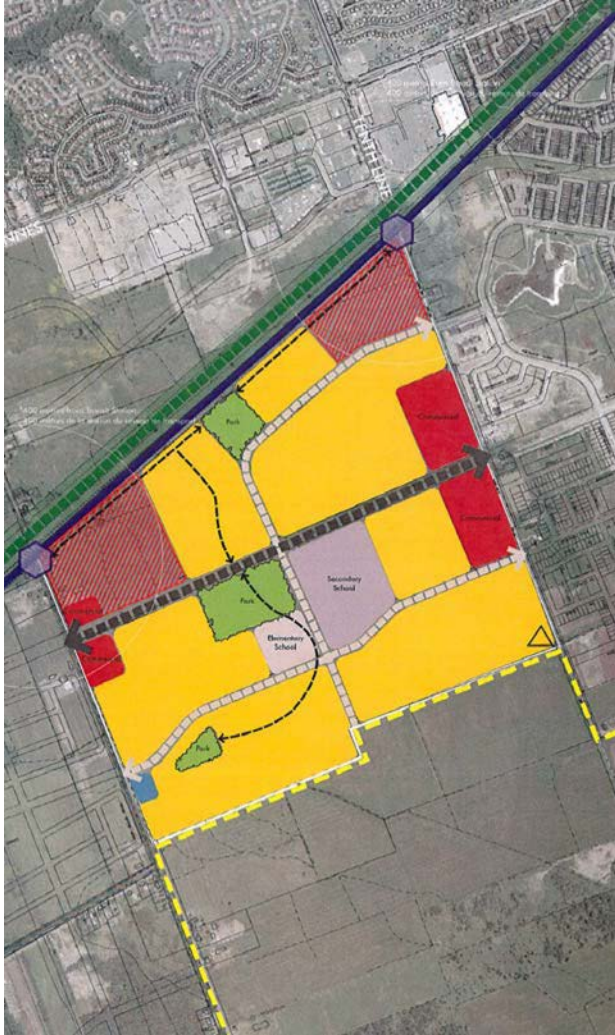
Ce plan conceptuel prévoit un réseau routier collecteur comportant deux intersections avec le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet, des pôles d'utilisations mixtes à chacune des futures stations de transport en commun et une série de parcs de quartier dispersés, reliés par un réseau de sentiers et de trottoirs. La plupart des terrains commerciaux sont situés le long du chemin Tenth Line.



Aménagement 1

Plan conceptuel 2

Ce plan conceptuel est un plan d'aménagement du territoire axé sur un vaste pôle communautaire situé au sud de la rocade de Blackburn Hamlet. Un grand parc communautaire, une école élémentaire et une école secondaire forment des points d'ancrage à la partie sud de la seule intersection de la rocade de Blackburn Hamlet. La partie nord du réseau de sentiers est parallèle à la future ligne de transport en commun, reliant les deux pôles d'utilisations mixtes.

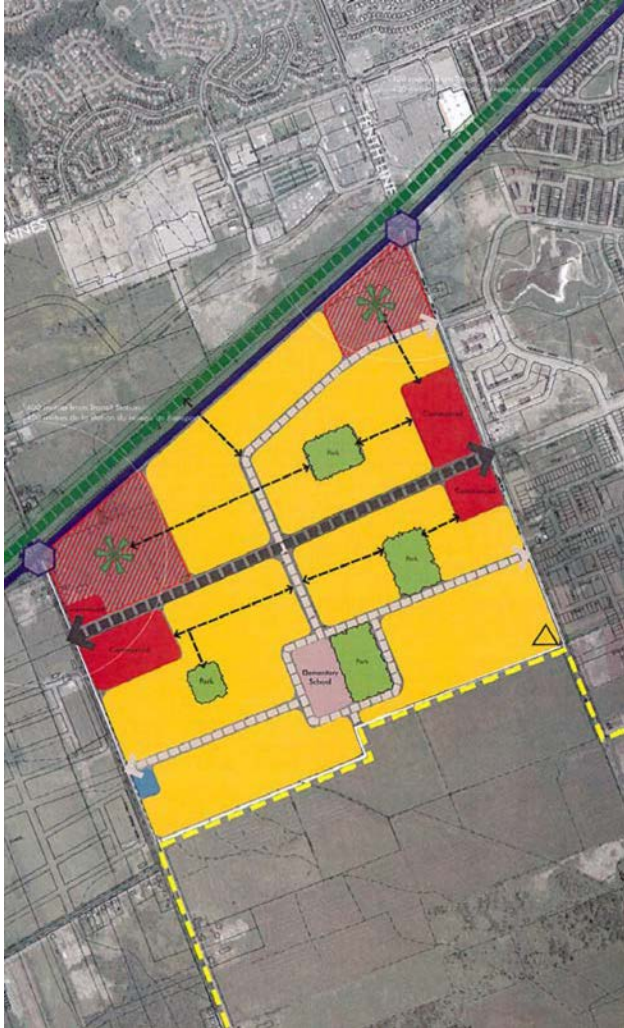


Aménagement 2

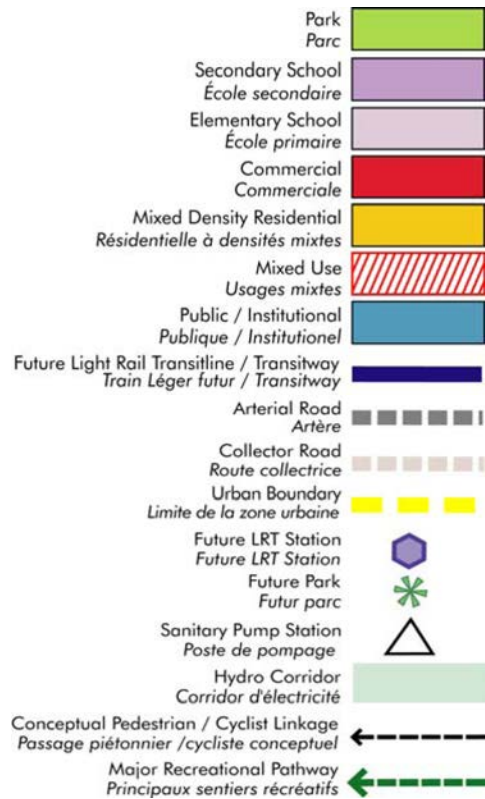
Plan conceptuel 3

Ce plan conceptuel ne prévoit qu'une seule intersection entre la rocade de Blackburn Hamlet et un réseau routier fondé sur un quadrillage plus rigide. La partie sud du réseau routier collecteur entoure un parc communautaire et une école élémentaire. Les terrains commerciaux sont dispersés plus également entre les chemins Mer Bleue et Tenth Line, les pôles d'utilisations mixtes demeurant près de chacune des futures stations de transport en commun.

Le réseau de sentiers inclut un lien direct (passage inférieur ou supérieur) avec le couloir de transport d'électricité. Chacun des pôles d'utilisations mixtes comporte une place publique centrale.



Aménagement 3



4.4 Analyse des plans conceptuels

Un tableau de l'utilisation des sols et un résumé de l'analyse sont présentés à l'annexe A et l'annexe B. Par suite de l'analyse et de l'examen des commentaires formulés par la population à l'issue de la réunion portes ouvertes no 1, l'équipe chargée du projet a arrêté son choix sur le plan conceptuel 1, qui a formé la base du Plan de conception communautaire présenté dans la section suivante.