

6.0 Lignes directrices pour la conception communautaire

La présente section renferme un plan de démonstration et des lignes directrices pour la conception communautaire qui illustrent de façon plus détaillée la manière dont le secteur Mer Bleue devrait se développer. Elle est basée sur le plan de conception communautaire présenté à la section 5.

6.1 Plan de démonstration

Il existe plusieurs façons d'aménager le secteur Mer Bleue qui soient conformes aux politiques et aux lignes directrices de conception communautaire énoncées dans le présent plan. Le Plan de démonstration présenté à la figure 15 illustre une manière détaillée d'aménager le secteur dans le respect des politiques et lignes directrices du plan.



Image 15 – Plan de visualisation

Le tableau 3 résume les utilisations du sol, les superficies et les objectifs d'emploi inhérents au Plan de démonstration. Les chiffres qui y apparaissent diffèrent légèrement des données présentées au tableau 2 (section 5), parce que le degré de précision est plus élevé.

Reposant sur le Plan d'aménagement du territoire présenté à la section 5, le Plan de démonstration réserve des pièces pour les utilisations résidentielles à moyenne densité et définit le tracé des routes locales. Il établit un niveau de précision et de certitude sur lequel reposent les plans de viabilisation, des transports et de secteurs (section 7).

Utilisation du sol/type de logements	Superficie (Nombre net d'ha)	Logements	Logements - Totaux partiels	Emplois	Densité	% de logements *	Politique du PO (coll. en dév.) ou modif. no 35 au PO
RÉSIDENTIEL Densité mixte*	70,97 ha	2 448	-	-	-	-	-
<i>Maisons unifamiliales</i>	-	902	-	-	-	-	-
<i>Maisons jumelées</i>	-	180	-	-	-	-	
<i>Total partiel (unifamiliales, jumelées)</i>	-	-	1 082	-	-	45,6 %	60 % (max.)
<i>Maisons en rangée</i>	-	722	-	-	-	-	
Résidentiel, faible densité (maisons unifamiliales, jumelées et en rangée)	62,20 ha	1 804		-	29 logements/ha net	-	-
Résidentiel, moyenne densité (maisons en rangée superposées et immeubles d'habitation de faible hauteur)	10,74 ha	644	-	-	60 logements/ha net	24 %	10 % (min.)
<i>Total partiel, Logements multiples (maisons en rangée, maisons en rangée superposées et immeubles d'habitation.)</i>	-	-	1 299	-	-	54,6 %	30 % (min.)
SECTEUR POLYVALENT**	16,43 ha	-	-	-	-	-	-
Ensembles résidentiels à forte densité	4,11 ha	329	-	-	80 logements/ha net	-	-
Emploi	12,32 ha	-	-	3 081	250 emplois/ha net	-	-
COMMERCIA	14,58 ha	-	-	1 021	70	-	-

Utilisation du sol/type de logements	Superficie (Nombre net d'ha)	Logements	Logements - Totaux partiels	Emplois	Densité	% de logements *	Politique du PO (coll. en dév.) ou modif. no 35 au PO
L***					emplois/ha net		
INSTITUTION NEL	0,28 ha	-	-	20	-	-	-
PARCS	8,59 ha	-	-	-	-	-	-
École – Primaire	2,88 ha		-	50	-	-	-
École – Secondaire*** *	(8,1) ha	-	-	(100)	-	-	-
Entreprises à domicile****	-	-	-	278	-	-	-
TOTAL	113,73	2 777		4 449			4 000 – 5 000 emplois

Tableau 3 : Sommaire de l'utilisation des sols – Plan de démonstration

* Ne comprend pas les logements situés dans les zones polyvalentes

** On a résumé que 75 % des terrains seraient réservés à des zones d'emploi et 25 %, à des zones résidentielles

*** Les terrains à double usage (commercial et résidentiel) le long du chemin Mer Bleue sont inclus au total des terrains commerciaux

**** Si l'école secondaire est construite, le nombre total d'unités résidentielles diminuera de 181, pour un total de 2 596 et le nombre d'emplois augmentera à 4 549

***** 10 % du nombre total de logements

6.2 Lignes directrices de conception

La présente section renferme un ensemble de lignes directrices de conception qui, prises collectivement, définissent les règles de conception urbaine devant guider l'aménagement futur du secteur Mer Bleue. Toutes les demandes d'aménagement concernant les terrains visés par le PCC devront tenir compte de ces lignes directrices.

Cette section présente des lignes directrices générales à l'endroit de la plantation d'arbres. Des lignes directrices détaillées (types d'essences, la distance entre les arbres et le cadre bâti, p. ex.) devront être préparées lors du processus d'approbation de la subdivision en concert avec les recommandations de l'étude géotechnique pour le site.

Outre les lignes directrices présentées dans cette section, toutes normes approuvées par la Ville pouvant s'appliquer seront utilisées lors de l'examen des projets d'urbanisme.

6.2.1 Objectif et intention

Assurer la qualité de l'aménagement urbain constitue l'un des principaux objectifs du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, qui énonce des politiques visant à créer des collectivités attrayantes et où il fait bon vivre, à bâtir des structures en harmonie avec la nature, à faciliter les déplacements et à répondre à une variété de besoins.

Le Plan officiel souligne aussi que « La conception urbaine s'intéresse non seulement aux immeubles, mais également aux espaces entre ceux-ci, y compris les espaces verts et ouverts, les cours intérieures, les aires de stationnement et tous les éléments de l'infrastructure publique, comme les trottoirs, les rues, l'éclairage de rue, les arbres et le mobilier de rue. » [politique 2.5.6, Plan officiel de 2003]

Bien que plusieurs des lignes directrices de conception communautaire énoncées dans le présent document s'appliquent à toutes les collectivités en développement, elles ont été interprétées en fonction du Plan de conception communautaire Mer Bleue, tenant compte de cadre particulier, de l'ensemble des utilisations projetées et des possibilités de miser sur les équipements et les caractéristiques de cette nouvelle collectivité.

À cette fin, les lignes directrices de conception ont été organisées par couches successives prenant d'abord en compte les aspects les plus larges du domaine public :

- Identité communautaire;
- Rues;
- Transport en commun.

Ces grandes questions visant l'ensemble de la collectivité sont suivies de lignes directrices de conception liées à des utilisations du sol particulières :

- Zones résidentielles;
- Parcs;
- Écoles;
- Utilisations commerciales;
- Utilisations institutionnelles;
- Zone polyvalente.

6.2.2 Identité communautaire

Dans les nouveaux sites, l'identité communautaire dépend uniquement de l'emplacement, de l'architecture et de la conception des nouvelles constructions ainsi que de l'aménagement paysager. La qualité des relations entre les immeubles et la rue déterminera le type de collectivité que le secteur Mer Bleue pourra devenir.

Créer un lieu

6.2.2.1

Les quartiers ne doivent pas ignorer les grands corridors de transport, comme la rocade de Blackburn Hamlet. Il convient de favoriser les voies de desserte aménagées d'un seul côté le long des grands corridors de transport ainsi que d'autres solutions en matière de conception.

6.2.2.2

Le long des grands axes de transport, comme les artères et les routes collectrices, les immeubles doivent être conçus de façon que leur façade donne sur la rue, afin d'en améliorer le paysage.

6.2.2.3

Sans limiter la créativité des propriétaires et des concepteurs de lotissements, il y a lieu de privilégier un ensemble commun de matériaux et d'options pour les principaux éléments de conception :

- Normes régissant les clôtures et l'aménagement paysager le long des artères;
- Caractéristiques des portes d'entrée des quartiers;
- Éclairage des rues;
- Aménagement paysager et plantation d'arbres de long des rues;
- Signalisation.

Portes d'entrée et intersection dominantes



Image 16 – Points d'accès et principaux coins de rue

Les portes d'entrée et les intersections dominantes constituent également des éléments clés de l'identité communautaire. Elles offrent la possibilité de distinguer les secteurs les uns des autres et de leur donner un sens particulier. La figure 16 définit les portes d'entrée et les intersections dominantes du secteur Mer Bleue devant faire l'objet d'une attention particulière. Les portes d'entrée se situent habituellement à l'intersection de routes collectrices et de grandes artères, alors que les intersections dominantes marquent normalement une transition entre différents types d'utilisation du sol et des secteurs de densités différentes.



L'entrée de ce quartier est caractérisée par un terre plein central planté d'arbres et un aménagement paysager particulier.

6.2.2.4

Les portes d'entrée et les intersections dominantes doivent être soulignées par un paysage de rue particulier, notamment par des murs décoratifs de faible hauteur en maçonnerie de qualité, par un éclairage et des végétaux distinctifs ainsi que par l'architecture des immeubles.

6.2.2.5

Sur les terrains d'angle, il convient d'orienter les immeubles de façon qu'ils aient nettement une façade sur chaque rue. Les deux rues doivent également présenter un caractère architectural et une conception compatibles.

6.2.2.6

Les terrains de stationnement doivent être situés à l'écart des intersections constituant des portes d'entrée.

6.2.2.7

Il faut prévoir des emprises d'entrée et des terre-pleins dotés d'arbres afin de définir le quartier et de marquer une transition dans l'aménagement paysager.

6.2.2.8

Les portes d'entrée et les intersections dominantes se prêtent bien à l'installation d'œuvres d'art publiques.



Un aménagement spécial dans les principaux coins de rue permet de créer un espace public invitant.

6.2.3 Rues

Dans les collectivités, les rues constituent des éléments clés du domaine public. Certes, la sécurité constitue un facteur primordial, mais la conception des rues (largeur, aménagement paysager, rapport avec les immeubles) joue un rôle fondamental dans la définition du caractère d'une collectivité.

Selon le Plan officiel, les nouvelles collectivités doivent présenter un réseau quadrillé de rues au tracé modifié, de façon à :

- Maximiser le nombre d'entrées et de sorties;
- Accroître la perméabilité du réseau;
- Accroître l'accessibilité pour les piétons et les véhicules de transport en commun;
- Améliorer le repérage des lieux et les déplacements.

Le réseau routier de la collectivité de Mer Bleue prévoit trois (3) types de rues : artères, routes collectrices et routes locales. Les paramètres de conception de ces différents types de routes reposent en grande partie sur la fonction de chacune d'elles.

Artères

Les artères « constituent les routes les plus importantes de la ville et accueillent le plus grand volume de circulation, sur les distances les plus grandes.» Afin d'assurer le meilleur accès possible aux artères, l'espacement et la conception des îlots et des intersections doivent permettre d'accueillir tous les moyens de transport;

et l'accès des véhicules aux propriétés adjacentes doit être réglementé afin de réduire le nombre de virages et de conflits entre les moyens de transport. En outre, les couloirs des artères doivent assurer de nombreux liens entre les utilisations de terrains et les lieux le long du trajet et qui croisent celui-ci. » [annexe 1, Plan officiel de la Ville d'Ottawa].

Trois artères bordent et traversent le site, soit le chemin Mer-Bleue, le chemin Tenth Line et le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet. Le futur élargissement des chemins Mer-Bleue et Tenth Line fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale. Le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet a donné lieu à une évaluation environnementale en 1999, qui a permis d'établir que cette rocade serait aménagée à la façon d'une promenade, avec emprise de 40 mètres et accès limité.

6.2.3.1

Les intersections à mouvements giratoires complets situées le long des artères seront dotées de feux de circulation et convenablement espacées. Les autres types d'intersections seront en nombre très limité le long des artères et seuls les virages à droite y seront permis (à l'entrée comme à la sortie).

6.2.3.2

Il y aura un trottoir de chaque côté de la rue.



Les passages pour piétons le long de la rocade de Blackburn Hamlet doivent être clairement indiqués au moyen d'un éclairage et d'un changement dans la chaussée (matériaux, texture ou couleur).

6.2.3.3

Un éclairage à l'échelle des piétons doit être aménagé à toutes les intersections ainsi que sur toute la longueur de la route, si possible, le long des artères.

6.2.3.4

Les passages piétonniers doivent être clairement signalés, à la fois par l'éclairage ainsi qu'au moyen de changements dans la chaussée (matériaux, texture et couleur).

6.2.3.5

Des voies cyclables sur rue seront aménagées le long des chemins Mer-Bleue et Tenth Line et du prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet (section 5 – figure 13). Dans ces cas, l'emprise devra comporter des voies cyclables appropriées, conformément aux normes de la Ville.

6.2.3.6

Le long des artères, les aménagements paysagers devront comporter des arbres plantés à une distance de 7 à 10 mètres d'intervalles (ou bien d'après la norme approuvée par la Ville); il faudra choisir les essences de façon que les arbres forment un couvert végétal lorsqu'ils seront parvenus à maturité.

Écrans antibruit

Il convient de limiter les utilisations résidentielles adossées aux artères, afin d'éviter le recours à des écrans antibruit le long de ces routes.

6.2.3.7

Afin d'éviter les utilisations résidentielles ayant leur cour arrière le long des artères et routes collectrices, des mesures telles que des voies de desserte aménagées d'un seul côté, lots juxtants, terrains avec accès avant et cul-de sacs devraient être utilisées.

6.2.3.8

Dans les cas où des écrans antibruit sont nécessaires, ceux-ci ne doivent couvrir que de courts tronçons, et être situés sur des terrains adjacents, par exemple.

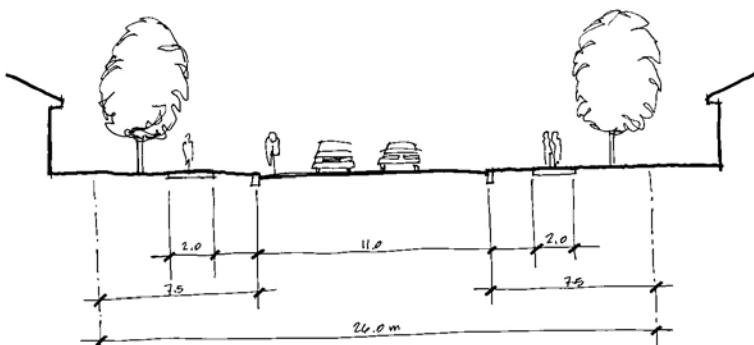
6.2.3.9

Il faut atténuer l'impact visuel des écrans antibruit en optant pour des talus, des écrans haut de gamme et la plantation de végétaux.

Routes collectrices

Les routes collectrices relient les collectivités et distribuent la circulation provenant du système d'artères vers le réseau routier local. Ces routes ont tendance à être plus courtes et à accueillir un volume de circulation plus faible que les artères. Les routes collectrices constituent la structure qui sous-tend le fonctionnement interne de la collectivité. Elles définissent les circuits permettant d'accéder aux différents quartiers, de passer d'un quartier à un autre et d'intégrer le transport en commun à la collectivité.

Les routes collectrices doivent être dotées d'une emprise correspondant à la norme en vigueur au moment de l'approbation du lotissement. La figure 17 illustre un exemple de la conception type d'une route collectrice de 26 mètres.



*Image 17 – Route collectrice à emprise de 26 mètres
(illustration seulement)*

6.2.3.10

Un accès direct aux propriétés adjacentes depuis les routes collectrices sera permis si un tel accès ne suscite pas de préoccupations sur le plan de la sécurité ou de la capacité de la route.

6.2.3.11

Le long des routes collectrices, les aménagements paysagers devront comporter des arbres plantés à une distance de 7 à 10 mètres d'intervalles (ou bien d'après la norme approuvée par la Ville); il faudra choisir les essences de façon que les arbres forment un couvert végétal lorsqu'ils seront parvenus à maturité.

6.2.3.12

Les utilisations résidentielles ayant leur cour arrière le long des routes collectrices ne seront pas permises.



Le trottoir, la bande cyclable et les arbres rendent cette rue attrayante, agréable pour les piétons et sécuritaire pour les cyclistes.

6.2.3.13

Il doit y avoir un trottoir de 2 mètres de largeur, à l'intérieur de l'emprise, des deux côtés de la route.

6.2.3.14

Les poteaux, les lampadaires, les enseignes et les autres installations de service doivent être situés le long de la ligne de plantation d'arbres, afin de réduire au minimum l'encombrement et la perturbation du caractère de la route.

6.2.3.15

La conception de l'éclairage doit tenir compte des exigences de la circulation automobile et piétonnière; les dimensions, la hauteur et le style des dispositifs d'éclairage doivent refléter l'importance de la route.

6.2.3.16

Il faut prévoir des arrêts d'autobus aux intersections désignées ou selon les besoins. Les arrêts doivent comporter une aire d'attente bétonnée ainsi qu'un abri ou un banc.

Routes locales

Les routes locales « ont une fonction locale à l'intérieur des collectivités et répartissent la circulation provenant du réseau d'artères et de routes collectrices avec les propriétés individuelles et elles couvrent habituellement de courtes distances. » [annexe 1, Plan officiel de la Ville d'Ottawa,]

Les routes locales sont conçues de façon à permettre la perméabilité des mouvements et à faciliter le repérage. Elles doivent être dotées d'une emprise de 18 mètres (ou correspondant à la norme en vigueur au moment de l'approbation du lotissement). (voir figure 18 à titre d'exemple seulement).

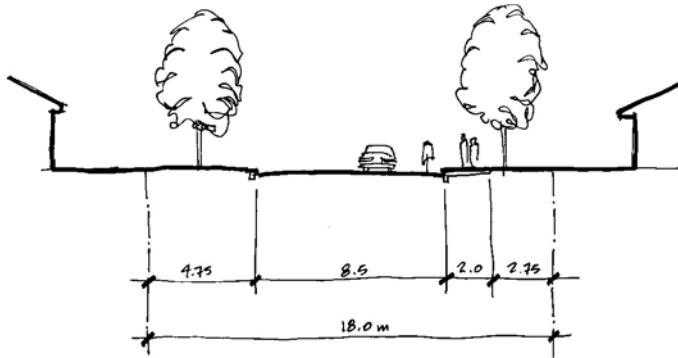


Image 18 – Route locale : emprise standard de 18 mètres bordée d'un trottoir d'un seul côté (illustration seulement)

6.2.3.17

Les routes locales doivent posséder au moins un trottoir, d'une largeur minimale de 1,8 mètre. Il n'est pas nécessaire que les voies de desserte aménagées d'un seul côté soient dotées de trottoirs.

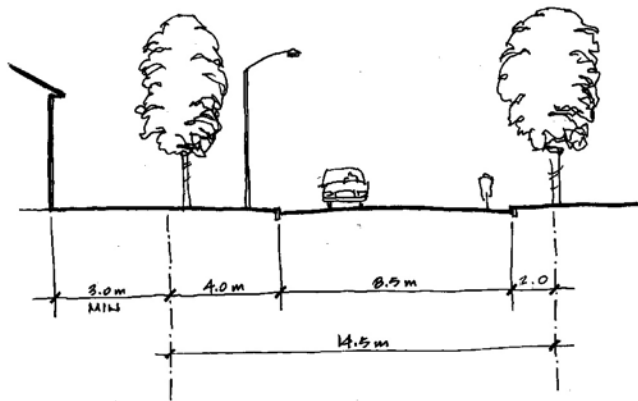


Image 19 – Route à voie simple : emprise de 14,5 mètres (illustration seulement)

6.2.3.18

Les voies de desserte aménagées d'un seul côté doivent servir à minimiser le recours aux écrans antibruit dans des zones clés (le long de la rocade de Blackburn Hamlet, p. ex.), derrière des rues loties, et offrir des vues sur les quartiers.



Les allées privées arrière constituent une option d'aménagement intéressante lorsque les garages et les allées avant posent problème.

6.2.3.19

Les voies de desserte aménagées d'un seul côté peuvent avoir une emprise réduite de 14.5 mètres, si la Ville approuve une telle norme au moment du lotissement et si le trottoir est aménagé sur l'emprise contiguë à la route collectrice ou à l'artère.

6.2.3.20

L'utilisation de ruelles privées est encouragée dans les cas où la présence de garages ou d'entrées donnant sur la rue nuirait au caractère du lieu (à proximité d'un parc de quartier ou le long d'une route collectrice, p. ex.).

6.2.4 Transport en commun



L'intégration des arrêts de transport en commun à l'intersection des chemins Mer Bleue et Tenth Line seront essentiels au succès de la zone polyvalente.

Pour créer une collectivité durable, il faut d'abord y faciliter l'accès au transport en commun. Pour maintenir la répartition modale projetée pour l'Est de la ville, voire l'améliorer, il convient d'accorder une attention particulière à l'intégration des utilisations du sol et du transport en commun. Les résultats de l'étude en cours sur le couloir est-ouest du train léger fourniront des renseignements supplémentaires sur le type de station de transport en commun à envisager pour les chemins Mer-Bleue et Tenth Line. Au

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

6.2.4.1

Les arrêts d'autobus doivent être situés le plus près possible des intersections et leur emplacement doit aussi tenir compte des raccordements avec les sentiers et de l'entrée des immeubles.

6.2.4.2

Il y a lieu d'aménager des plates-formes en béton à tous les arrêts, afin que des abris puissent y être construits lorsque le budget et le taux de fréquentation le permettront.



Les arrêts d'autobus doivent être situés à des endroits pratiques, sécuritaires et faciles d'accès.

6.2.4.3

Les abris doivent être dotés de parois transparentes de façon à assurer une visibilité maximale, permettant ainsi aux usagers de voir venir les autobus et de se sentir en sécurité.

6.2.4.4

Dans la mesure du possible, il doit y avoir des lampadaires à proximité des arrêts d'autobus.

6.2.4.5

Dans les cas où il se révèle impossible d'aménager des abris à quatre parois, il faut prévoir un auvent, afin de protéger les usagers du transport en commun des intempéries.

6.2.5 Zones résidentielles

Les lignes directrices concernant les zones résidentielles visent à donner l'assurance que le secteur Mer Bleue offrira une combinaison intégrée de logements et des formes de construction. La présence de différentes formes d'habitations améliorera la densité globale et assurera des quartiers et des paysages de rue plus intéressants.

Les lignes directrices qui suivent s'appliquent aux utilisations résidentielles permises dans le Plan d'aménagement du territoire. La section 6.1 présente une démonstration de la combinaison des utilisations et densités résidentielles.

Lignes directrices visant l'ensemble des quartiers résidentiels

Les lignes directrices qui suivent s'appliquent à tous types d'immeubles résidentiels.

6.2.5.1

Chaque quartier présentera différents types de logements comportant un large éventail d'éléments de conception. Divers types d'unités sont encouragés le long d'une même rue.

6.2.5.2

Il faut s'assurer que les façades donnant sur les rues et les parcs ajoutent de l'intérêt au quartier, grâce à divers éléments d'architecture (fenêtre, balcons et cornières).

6.2.5.3

La bordure de la rue doit être bien définie et les cours avant doivent présenter des marges de reculs uniformes (de 3 à 6 mètres selon le cas).

6.2.5.4

Il faut éviter les grandes façades latérales et arrière vierges, surtout si elles sont visibles de la rue, des espaces publics ou des propriétés adjacentes.



Les allées et garages communs permettent de réduire la surface à asphalter dans la cour avant.

6.2.5.5

Les garages intégrés ne devraient pas dépasser le mur avant de l'unité résidentielle de plus de 2 mètres et devraient préférablement être localisés au mur avant ou en recul.

6.2.5.6

Les garages intégrés ne devraient pas occuper plus de 50% de la largeur du mur avant. Pour les maisons en rangée, où il peut être difficile d'occuper seulement 50% de la largeur du mur, l'importance visuelle du garage sera minimisée en utilisant des fenêtres, balcons, espaces d'habitation et aménagement paysager au titre d'éléments dominants de la façade avant.

6.2.5.7

Les habitations donnant sur un parc doivent être conçues :

- afin d'offrir un sens de sécurité aux utilisateurs du parc;
- elles doivent aussi avoir des marges de recul et des clôtures uniformes ou courts murets, afin que la bordure du parc soit clairement définie ainsi que la différence entre l'espace public et privé.

6.2.5.8

Des lignes directrices pour la plantation d'arbres seront préparés au moment de l'approbation de la subdivision en concert avec les recommandations de l'étude géotechnique pour le site. Dépendamment des conditions des sols, au moins un arbre pour chaque unité d'habitation devrait être planté.



L'aménagement paysager de ce lot d'angle met en valeur ses deux façades.

6.2.5.9

Les habitations construites sur des terrains d'angle doivent être conçues de façon à ce que le traitement architectural et les matériaux utilisés soient complémentaires à ceux de la façade.

6.2.5.10

Les services publics en surface localisés à la cour avant ou sur des terrains d'angle, devront être intégrés au traitement paysagé pour assurer leur intégration visuelle en sauvegardant les besoins d'accès.

6.2.5.11

Sur les terrains d'angle, l'aménagement paysager doit accorder une égale importance à la cour avant et à la marge latérale.

6.2.5.12

Les habitations doivent être situées à moins de 400 mètres d'un espace vert (parc ou installation communautaire, telle une école, p. ex.).

6.2.5.13

On trouvera ci-après des lignes directrices supplémentaires concernant les maisons en rangée et les immeubles d'habitation de faible ou de moyenne hauteur. Les lignes directrices concernant les immeubles résidentiels à forte densité se trouvent à la section 6.2.7.

Lignes directrices concernant les maisons en rangée



L'articulation variée des façades de chaque unité les porches et les espaces de stationnement communs créent un paysage de rue intéressant aux abords de ces maisons en rangée.

6.2.5.14

Les logements doivent être combinés à d'autres types d'habitations, de façon à ne pas dominer tout un quartier.

6.2.5.15

Le style et les détails d'architecture des ensembles de maisons en rangée doivent compléter la conception des maisons unifamiliales et jumelées.

6.2.5.16

Les maisons en rangées contiguës à des intersections dominantes ou à des portes d'entrée doivent avoir des ruelles privées à l'arrière, afin d'éviter que les cours avant soient dominées par des garages et des voitures en stationnement.

6.2.5.17

À l'intérieur d'un même ensemble, les maisons en rangée doivent présenter des marges de reculement identiques par rapport à la limite de la rue. Il convient toutefois de favoriser diverses marges de retrait pour les logements et différents éléments architecturaux afin d'éviter les ensembles à façade monotone.

6.2.5.18

Les lignes directrices 6.2.5.19 à 6.2.5.22 s'appliquent aussi aux maisons en rangée superposées.

Immeubles d'habitation de faible ou moyenne hauteur



Les appartements doivent être orientés vers la rue et les zones de chargement, de stationnement et de service ne doivent pas être situées à l'avant des immeubles.

6.2.5.19

Les immeubles doivent être orientés vers une rue publique.

6.2.5.20

Les entrées principales des immeubles doivent donner sur un trottoir public et être directement accessibles du trottoir.

6.2.5.21

Les façades des immeubles doivent se distinguer par les éléments de l'entrée, les détails des fenêtres et la variation des lignes de toit.

6.2.5.22

Les zones de stationnement, de chargement et de service permanentes doivent être situées dans les marges latérales et les cours arrière, en retrait de la façade avant de l'immeuble en s'assurant que ces zones ne seront pas visibles des rues avoisinantes.

6.2.5.23

On aménagera des aires d'entreposage internes pour les ordures et les articles de recyclage. Une surface en dur sera également aménagée en bordure du trottoir où l'on pourra placer les poubelles et les bacs de recyclage les jours de collecte.

6.2.6 Parcs

Les parcs et espaces libres confèrent un caractère et une identité à un quartier. Dans le cas des nouveaux sites, ils constituent souvent le principal lieu de rassemblement des résidents du voisinage.

Lignes directrices concernant l'ensemble des parcs

6.2.6.1

L'accès piétonnier aux parcs doit être clairement défini au moyen de trottoirs publics, d'éléments d'aménagement paysager ou architecturaux afin que, vu de la route, le parc soit à la fois invitant et attrayant.

6.2.6.2

Le parc doit être conçu de façon que l'intimité des résidents des propriétés avoisinantes soit respectée. Lorsque les cours arrière donnant sur un parc sont dotées d'une clôture, celle-ci doit être uniforme sur tout le périmètre du parc. Ceci sera une modalité de l'approbation de la subdivision et sera habituellement installée par le promoteur.



Les éléments paysagers et architecturaux annoncent clairement l'entrée de ce petit parc de quartier.

Lignes directrices concernant les parcs communautaires

6.2.6.3

Les parcs communautaires doivent avoir une superficie de 3,25 hectares et être de forme carrée ou rectangulaire. La superficie exacte de chaque parc sera confirmée lors du processus d'approbation de la subdivision en concert avec son contexte et usages contigus.

6.2.6.4

Les parcs communautaires seront dotés d'un terrain de stationnement. Les aires paysagées des terrains de stationnement devront notamment avoir des rigoles, des cellules de biorétention et des terre-pleins concaves pour capter les eaux de ruissellement avant qu'elles ne sortent du terrain.

6.2.6.5

Il convient de planter des groupes d'arbres afin d'offrir de l'ombre.

6.2.6.6

Le plan du site, l'éclairage et le choix des plantes doivent respecter les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM); la végétation ne doit pas empêcher de voir dans le parc et les zones d'utilisation active du parc doivent être visibles des zones d'utilisation passive.

6.2.6.7

Les immeubles secondaires et les terrains de stationnement doivent être conçus de façon à en minimiser l'impact (éclairage, notamment) sur les résidents des terrains avoisinants.

Lignes directrices concernant les parcs de quartier

6.2.6.8

Un parc doit être le centre d'intérêt d'un quartier et constituer une zone d'agrément pour les résidents vivant dans un rayon de 400 mètres.

6.2.6.9

Les parcs de quartier doivent avoir une superficie de 0.8 hectares et être de forme carrée ou rectangulaire. La superficie exacte de chaque parc sera confirmée lors du processus d'approbation de la subdivision en concert avec son contexte et usages contigus.

6.2.6.10

Dans la mesure du possible, le développement d'écoles élémentaires et de parcs de quartier devraient être coordonné.

6.2.7 Zones polyvalentes

Les zones polyvalentes, coupées par la ligne de transport en commun principale, regrouperont les activités et services commerciaux. Il est prévu d'aménager de telles zones à la hauteur des chemins Mer-Bleue et Tenth Line. Elles seront des lieux dynamiques et diversifiés où l'on trouvera des zones d'emploi, des ensembles résidentiels à forte densité ainsi que des zones commerciales axées sur les services et orientées en fonction de la future infrastructure de transport en commun. La zone polyvalente du chemin Mer-Bleue revêt un caractère particulier, étant donné qu'elle fait aussi partie d'un grand centre polyvalent prévu dans le Plan officiel de la Ville. La section 6.3 montre de façon précise comment les constructions et les espaces libres du secteur pourraient être aménagés, compte tenu des lignes directrices qui suivent.



La coexistence de locaux à usage commercial et résidentiel dans un même immeuble est encouragée.

On favorisera une combinaison d'utilisations résidentielles et d'utilisations commerciales afin de conférer au secteur un caractère dynamique et urbain. Les utilisations permises comprennent un large éventail de bureaux, de commerces et de services, notamment des commerces de détail, des restaurants et des établissements de services personnels, ainsi que des ensembles d'habitation à forte densité. Le développement doit renforcer une identité urbaine de qualité, distincte de celle des aménagements suburbains conventionnels, par la mise en valeur de la conception architecturale et des aménagements paysagers.

La planification des emplacements, les constructions et l'aménagement paysager feront l'objet d'une coordination dans la zone polyvalente, afin de créer un lieu de rencontre vivant et attrayant dans la collectivité.

Immeubles et architecture

6.2.7.1

Il convient d'assurer une expression architecturale évocatrice dans l'ensemble de la zone polyvalente, notamment pour ce qui concerne les immeubles devant encadrer les intersections des chemins Mer-Bleue et Tenth Line et du Transitway. Pour ce faire, il importe de localiser des immeubles plus hauts à cet endroit et de réduire la marge de recul à la rue.

6.2.7.2

Il faut s'assurer que les immeubles situés dans les angles créés par les intersections aient des façades agencées sur les deux rues. Il est souhaitable d'accroître la masse des immeubles à ces endroits.

6.2.7.3

Les façades le long de la rue auront un minimum de 50% de surfaces vitrées. Lorsqu'un édifice occupe la largeur d'un quadrilatère, toutes les façades visibles de la voie publique auront un minimum de 50% de surfaces vitrées au premier étage. Des murs aveugles le long de la voie publique ne seront pas permis.

6.2.7.4

Les immeubles doivent couvrir au moins 50 % de la surface des terrains.

6.2.7.5

Les immeubles des zones polyvalentes devraient être complémentaires sur le plan architectural (parements, couleurs, matériaux).



Une place centrale de rassemblement urbain est prévue dans la zone polyvalente de Mer Bleue.

6.2.7.6

Les immeubles doivent compter au moins deux étages fonctionnels. Des immeubles de 5 à 7 étages sont encouragés.

6.2.7.7

Il convient de donner aux immeubles une échelle humaine en animant le rez-de-chaussée et en évitant que les étages supérieurs aient un effet trop marqué, et en évitant aussi les toitures et les façades dépourvus d'intérêt.

6.2.7.8

Il convient de favoriser les utilisations actives et invitantes, comme des boutiques et des restaurants au niveau du sol, ainsi que des éléments extérieurs destinés aux piétons, comme des bancs et des terrasses à l'avant et sur le côté des immeubles. Des marges de recul avant agrandie sont permises afin d'y installer une terrasse extérieure.

6.2.7.9

Les entrées des immeubles donnant sur la rue doivent être en évidence et comporter des éléments architecturaux qui les définissent (marquises, auvents et dispositifs d'éclairage, p. ex.). Il convient aussi de favoriser les éléments qui font saillie (baies, terrasses et porches, p. ex.).



L'utilisation active des locaux situés au rez-de-chaussée favorise la circulation et la sécurité des piétons.

6.2.7.10

Les façades des immeubles doivent se situer près des lignes de propriété contiguës aux trottoirs et il faut veiller à ce que les immeubles soient accessibles du trottoir bordant la rue.

6.2.7.11

Il convient de susciter un intérêt visuel par le choix de végétaux agencés, de pavage décoratif, de mobilier extérieur, de la signalisation et de l'éclairage.

6.2.7.12

Il faut prévoir un espace central public urbain pour la zone polyvalente située à la hauteur du chemin Mer-Bleue ainsi que des trottoirs reliant cette partie de la zone polyvalente à la station de transport en commun et au reste de la zone.

6.2.7.13

Autant que possible, les arrêts et abris d'autobus devraient être intégrés au design d'immeubles adjacents.

Véhicules et stationnement



Des zones de stationnement bien conçues permettent de limiter la surface consacrée au stationnement et d'utiliser le sol plus efficacement dans les zones polyvalentes.

6.2.7.14

Les terrains de stationnement en surface et les aires de service seront localisés à l'arrière des immeubles en faisant en sorte qu'ils ne soient pas visibles des artères, en utilisant principalement la manière de placer les façades des immeubles, un aménagement paysager et clôture.

6.2.7.15

On appliquera les normes de stationnement du règlement de zonage qui seront en vigueur au moment de la demande d'approbation. On tiendra compte de la proximité de la station de transport en commun, des possibilités de stationnement partagé (pour l'école et le parc contigus, p. ex.) et de la disponibilité de places de stationnement sur rue en dehors des heures de pointe.

Lignes directrices concernant les immeubles résidentiels à forte densité

6.2.7.16

Le lien entre les immeubles résidentiels et la bordure de la rue doit être assuré par la conception des entrées et des aménagements paysagers ainsi que par des marges de reculement minimales.

6.2.7.17

Il faut veiller, par une planification soignée et des aménagements paysagers appropriés, à ce que les terrains de stationnement et les aires de service ne soient pas visibles des routes publiques et des propriétés voisines.

Piétons et cyclistes



Ce stationnement pour bicyclettes fait partie intégrante du paysage de rue de ce mail piétonnier.

6.2.7.18

Tous développements au niveau du sol seront conçus en fonction des piétons et dépourvus d'obstacle.

6.2.7.19

Les façades et les portes principales doivent faire face à la rue et être accessibles du trottoir.

6.2.7.20

Les trottoirs devraient avoir une largeur de 3 mètres le long des façades des commerces afin de permettre les éléments d'immeuble en saillie et différents équipements.

6.2.7.21

Un nombre suffisant d'installations de stationnement pour bicyclettes devrait être aménagé pour chaque projet de développement. Les installations devraient être aménagées dans un endroit sûr et commode,

de préférence, près de l'entrée ou de la sortie de l'immeuble qu'elles desservent. Leur aménagement devrait s'inspirer des meubles urbains environnants.

6.2.7.22

Il convient d'aménager des passages piétonniers invitants et sécuritaires entre les terrains de stationnement situés à l'arrière des immeubles et le trottoir/la rue, de même que les raccorder à l'école et au parc public contigu.

6.2.7.23

Il convient de doter les passages piétonniers d'aménagements paysagers et de dispositifs d'éclairage.

Signalisation et éclairage

6.2.7.24

La signalisation doit être agencée au style architectural, à l'échelle et aux proportions des immeubles.

6.2.7.25

L'éclairage doit être conçu de façon à assurer le confort et la sécurité des piétons et éviter d'éblouir les propriétés résidentielles adjacentes.

6.2.7.26

Il faut compléter l'éclairage des rues au moyen de dispositifs d'éclairage fixés aux immeubles afin d'accentuer et d'animer les immeubles et les lieux.

Viabilisation et services publics

6.2.7.27

Il convient de favoriser le partage des installations, ce qui peut contribuer à réduire le nombre d'aires de service et de zones de chargement.

6.2.7.28

Les aires de service et les zones de chargement doivent être situées à l'écart des façades donnant sur la rue et être dotées d'écrans. Les zones d'entreposage des ordures et de recyclage des services alimentaires et des restaurants doivent aussi être entièrement cloisonnées, préférablement à l'intérieur de l'immeuble.

6.2.7.29

L'équipement mécanique aménagé sur le toit des immeubles doit être intégré à la conception de la toiture et les matériaux utilisés doivent s'agencer à ceux de l'immeuble.

6.2.7.30

Il faut réduire au minimum les conflits potentiels entre les piétons et les véhicules de service en délimitant clairement les passages piétonniers.

6.2.7.31

Les installations de services publics, les transformateurs et l'équipement de chauffage, ventilation et climatisation doivent être dotés d'un écran afin qu'ils ne soient pas visibles de la rue et des propriétés voisines.

6.2.7.32

Les compagnies de services publiques sont encouragées d'explorer des façons innovatrices d'intégrer leurs équipements aux aménagements paysagers existants, tels que les lampadaires ou abris d'autobus.

6.2.7.33

Encourager, lorsque viable, la coordination et la localisation des services publics à l'intérieur d'une même tranchée afin d'éviter trop de creusage et de perturbations de la voie publique.

6.2.8 Écoles



Les écoles sont considérées comme des bâtiments importants qui deviendront des points d'intérêt du quartier.

Les écoles constituent des composantes essentielles de collectivités vivables. Le Plan d'aménagement du territoire prévoit deux espaces pour la construction d'écoles, comme le précise la section 5.1.6. Les écoles sont considérées comme des immeubles spéciaux et des points d'intérêt dans la collectivité. Leur architecture doit en refléter la vocation publique et éducative.

Lignes directrices concernant les écoles

6.2.8.1

Les immeubles scolaires doivent être situés près de la rue afin de constituer un paysage de rue intéressant.

6.2.8.2

Les écoles doivent posséder une façade sur au moins deux rues afin d'être plus visibles dans la collectivité.

6.2.8.3

Les écoles doivent présenter une conception, des matériaux et des revêtements de grande qualité. Compte tenu de son emplacement, très en évidence, le terrain doit être bien aménagé.

6.2.8.4

Les aires de stationnement ne doivent pas dominer le paysage de rue et devraient être localisées à l'arrière de l'immeuble. Les aires devraient être suffisamment à l'abri des rues avoisinantes par l'entremise d'aménagements paysagers tel que des murets et clôtures, à l'intérieur d'une marge de recul de 3 mètres le long de la ligne de propriété

6.2.8.5

Les points de débarquement pour les autobus devraient être situés sur le côté ou à l'arrière de l'immeuble, selon la conception de l'immeuble ne devrait pas créer de points de conflits entre piétons et automobilistes.

6.2.8.6

Le principal point d'accès à l'école doit être relié au trottoir bordant la rue par un passage piétonnier.

6.2.8.7

Les zones récréatives extérieures doivent être conçues de façon à en minimiser l'impact sur les résidents du voisinage; les clôtures et aménagements paysagers doivent faire l'objet d'une attention particulière dans ces zones.

6.2.8.8

Un nombre suffisant d'installations de stationnement pour bicyclettes devrait être aménagé pour chaque école. Les installations devraient être aménagées dans un endroit sûr et commode, de préférence, près de l'entrée ou de la sortie de l'immeuble qu'elles desservent.

6.2.9 Utilisations institutionnelles

La conception et l'architecture des immeubles institutionnels doivent en refléter la vocation et le caractère publics. Les immeubles doivent répondre aux critères d'accessibilité universelle.



Les éléments conceptuels de cette bibliothèque traduisent son utilité et sa visée de façon créative et fantaisiste.

6.2.9.1

Les immeubles institutionnels doivent être localisés de 3 à 6 mètres en recul de la ligne de propriété de long de la rue. Les façades le long de la rue auront un minimum de 50% de surfaces vitrées. Les marquises, projections architecturales, auvents, couleurs et textures devraient être utilisés afin de réduire l'aspect visible des surfaces non-vitrées.

6.2.9.2

Le principal point d'accès à l'école doit être relié au trottoir bordant la rue par un passage piétonnier.

6.2.9.3

Les aires de stationnement ne doivent pas dominer le paysage de rue et devraient être localisées à l'arrière de l'immeuble. Les aires devraient être suffisamment à l'abri des rues avoisinantes par l'entremise d'aménagements paysagers tel que des murets et clôtures, à l'intérieur d'une marge de recul de 3 mètres le long de la ligne de propriété.

6.2.9.4

Un nombre suffisant d'installations de stationnement pour bicyclettes devrait être aménagé pour chaque projet de développement. Les installations devraient être aménagées dans un endroit sûr et commode, de préférence, près de l'entrée ou de la sortie de l'immeuble qu'elles desservent.

6.2.10 Zones commerciales

Situées principalement le long des chemins Mer-Bleue et Tenth Line, les zones commerciales devront être facilement accessibles en automobile et à pied. Des accès piétonniers faciles et sécuritaires devront relier les zones commerciales aux quartiers résidentiels avoisinants. Les lignes directrices qui suivent s'appliquent aux zones désignées « commerciales ».

Lignes directrices concernant les zones commerciales

6.2.10.1

La façade des immeubles doit donner sur une voie publique et être située aussi près que possible de cette dernière, alors que le terrain de stationnement principal doit être situé à l'arrière ou sur le côté de l'immeuble.



Il est possible d'aménager les magasins à grande surface de façon à éviter les façades creuses et à créer une entrée à échelle humaine facilement accessible aux piétons.

6.2.10.2

Les façades situées le long ou à proximité d'une voie publique doivent être fonctionnelles ou être dotées de fenêtres ou de portes qui imitent de telles façades.

6.2.10.3

Lorsqu'un usage commercial n'est pas séparé physiquement d'une zone résidentielle par l'entremise d'une rue ou d'une ruelle, une zone tampon paysagère de 4 m de largeur sera installée.

6.2.10.4

Les façades le long de la rue auront un minimum de 50% de surfaces vitrées. Les marquises, projections architecturales, auvents, couleurs et textures devraient être utilisés afin de réduire l'aspect visible des surfaces non-vitrées.

6.2.10.5

Les aires d'entreposage des ordures, de service et de déchargement doivent être dotées de murs-écrans en maçonnerie, afin qu'elles ne soient pas visibles des rues et zones résidentielles avoisinantes. D'une hauteur minimale de 2,4 mètres, le mur-écran doit faire partie intégrante de l'architecture de l'immeuble et la compléter.

6.2.10.6

Un nombre suffisant d'installations de stationnement pour bicyclettes devrait être aménagé pour chaque projet de développement commercial. Les installations devraient être aménagées dans un endroit sûr et commode, de préférence, près de l'entrée ou de la sortie de l'immeuble qu'elles desservent.

6.2.10.7

On appliquera les normes de stationnement du règlement de zonage qui seront en vigueur au moment de la demande d'approbation. On tiendra compte de la proximité de la station de transport en commun, des possibilités de stationnement partagé (pour l'école et le parc contigus, p. ex.) et de la disponibilité de places de stationnement sur rue en dehors des heures de pointe.



L'aménagement paysager sert à délimiter les points d'accès et à améliorer le paysage intérieur du site de cet établissement de vente au détail d'Ottawa.

6.2.10.8

Il faut prévoir des îlots paysagers dans les terrains de stationnement, afin d'éviter les suites ininterrompues de 20 places de stationnement ou plus. Ces îlots doivent présenter une combinaison d'arbres d'ombrage et d'arbustes afin de constituer des écrans visuels à l'intérieur même des terrains de stationnement.

6.2.10.9

Les îlots paysagers doivent avoir une largeur minimale de deux mètres.

6.2.10.10

Il faut privilégier le recours aux marquises, aux auvents et aux arcades comme moyen de définir les entrées et d'offrir des abris le long des immeubles

6.2.10.11

Les enseignes doivent être visibles, mais être adaptées à l'architecture des immeubles.

6.2.10.12

Les enseignes doivent être fabriquées de matériaux compatibles avec les matériaux d'architecture.

6.2.10.13

Les enseignes commerciales servant à identifier des ensembles ou immeubles à locataires multiples doivent être des enseignes au sol éclairées de l'intérieur et dotées d'un socle en maçonnerie intégré à l'aménagement paysager.

6.2.10.14

Les normes approuvées par la Ville pour les postes d'essence, les installations de service au volant et les magasins-entrepôts s'appliqueront aussi au secteur Mer Bleue.

6.3 Plan de démonstration de la zone polyvalente du chemin Mer-Bleue

La zone polyvalente du chemin Mer-Bleue constitue un endroit particulier, étant donné qu'elle fait partie d'un centre polyvalent de plus grande envergure prévu dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Le Plan officiel exige qu'un plan de conception communautaire soit élaboré avant qu'un centre polyvalent puisse être aménagé. De plus, l'approbation d'un plan de conception communautaire nécessite une modification au Plan officiel. Cette section, supplémentée avec plus de détails, fera parti de cette modification.

La section qui suit décrit en détail une façon d'aménager la zone polyvalente du chemin Mer-Bleue en conformité avec les politiques et lignes directrices contenues dans ce plan. La figure 20 indique la répartition des utilisations, alors que la figure 21 illustre le Plan de démonstration. Les figures 22 et 23 illustrent la conception du paysage de rue pour cette zone.



- Residential
- Mixed Use
- Commercial/Employment
- Hotel
- Parking Structure
- Subject to confirmation through the East-West LRT Environmental Assessment

Image 20 – Plan d'utilisation du sol dans la zone polyvalente de Mer Bleue



Mer Bleue
Mixed Use Centre

- Subject to confirmation through the East-West LRT Environmental Assessment



Image 21 – Plan de visualisation de la zone polyvalente de Mer Bleue

Au moment d'établir le Plan de démonstration, on a présumé que la plupart des immeubles compteraient de 5 à 7 étages, que les immeubles les plus hauts seraient situés plus près de la station de transport en commun et qu'une partie des places de stationnement requises se trouveraient dans des parcs de stationnement à étages. À partir de ces hypothèses, on a prévu qu'au fil des ans, cette zone pourrait regrouper jusqu'à 4 000 emplois et plus de 300 unités d'habitation. Ces chiffres sont largement supérieurs à ceux prévus dans le Plan d'aménagement du territoire (section 5), mais ils illustrent néanmoins le potentiel de développement que présentera cette zone une fois qu'une infrastructure de transport appropriée aura été mise en place et lorsque les forces du marché. Les terrains compris dans la zone polyvalente du chemin Mer-Bleue seront assujetties aux lignes directrices concernant les zones polyvalentes (6.2.7.1 à 6.2.7.33).



Image 22 – Croquis illustrant la future place/cour urbaine de la zone polyvalente de Mer Bleue.



Image 23 – Croquis illustrant le paysage des rues intérieures de la zone polyvalente de Mer Bleue.