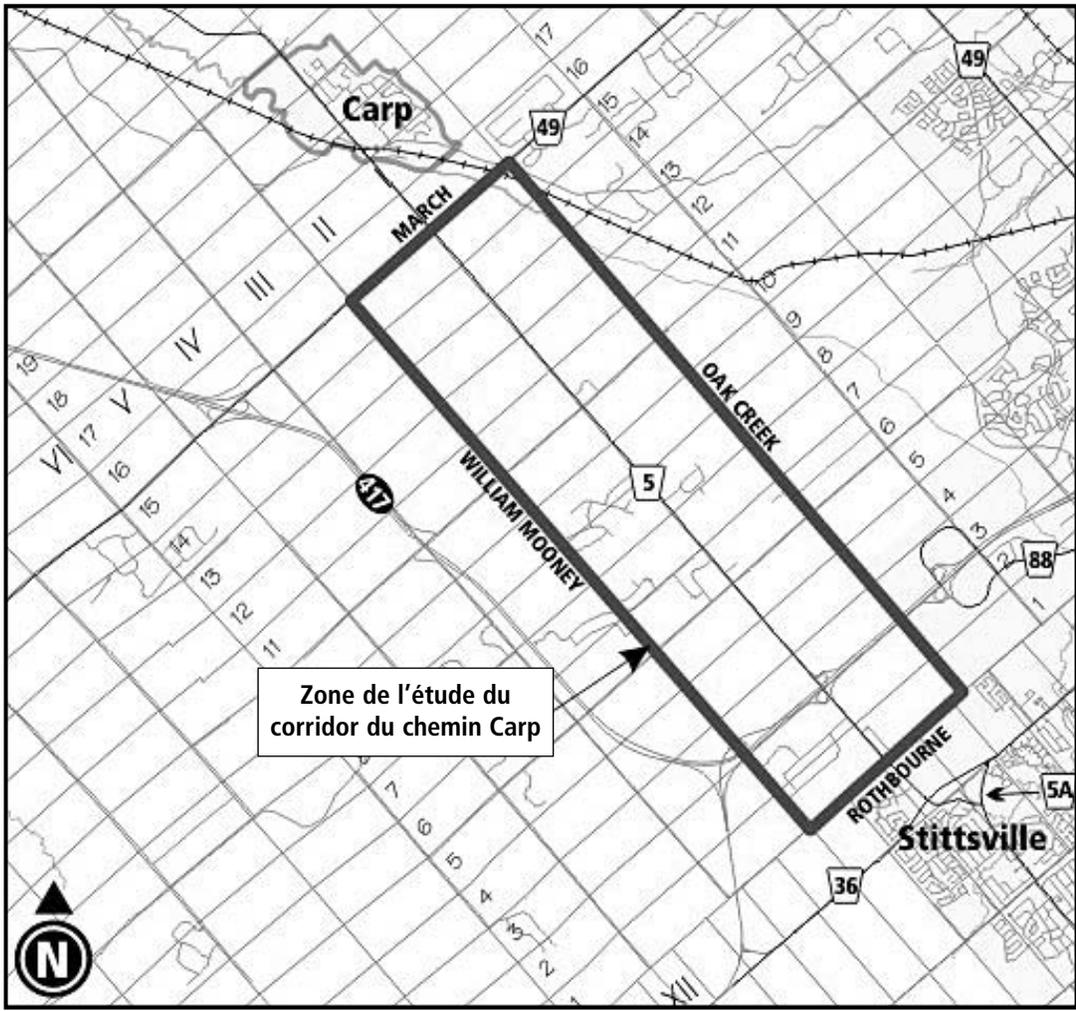


# Couloir routier de Carp Plan de conception communautaire



Jun 2004

Publication N° 3-08

# Table des matières

<b>1. Contexte</b>	2
Introduction	2
Description du couloir routier de Carp	2
Vision pour le couloir routier de Carp	2
Objectifs pour le couloir routier de Carp	3
Concrétisation de la vision	3
<b>2. Utilisation du sol</b>	4
Désignations de l'utilisation du sol	4
Politiques générales	5
Zone industrielle légère	5
Zone industrielle lourde	5
Zone commerciale routière	6
Carrefour commercial	6
Zones de ressources marginales	7
Espaces libres	7
Aéroport de Carp	7
Zone de ressources agricoles	8
Site d'enfouissement des déchets solides	8
Zones de ressources calcaires	8
Zones de ressources de sable et de gravier	9
Aire aux politiques reportées	9
<b>3. Protection de l'environnement</b>	10
Plan du bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp	10
<b>4. Services publics</b>	12
Politiques relatives aux services publics	12
<b>5. Transports</b>	13
Politiques en matière de transports	13
Parcs de stationnement pour covoiturage	13
<b>6. Marketing</b>	14
Promotion de la zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp	14
<b>7. Aspect visuel</b>	15
Importance de l'aspect visuel	15
Amélioration de la situation courante	15
Lignes directrices en matière de conception	16
<b>8. Compatibilité de l'utilisation du sol avec les résidences</b>	18
Lignes directrices pour assurer la compatibilité	18
<b>9. Mise en œuvre</b>	19
La mise en œuvre est la clé	19
Sommaire du processus d'examen des demandes	19
Sommaire des actions et des responsabilités	20
<b>Annexe 1</b>	21
<b>Annexe 2</b>	22
<b>Appendice 1</b>	23
Consultation publique	23
<b>Carte 1</b>	24

# 1. CONTEXTE

## 1.1 Introduction

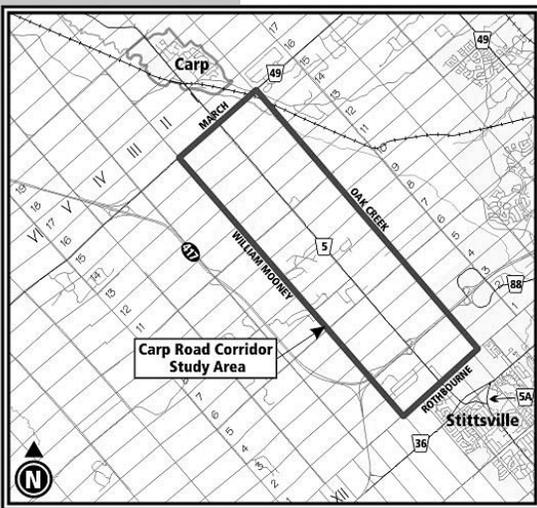
Le Conseil municipal a reconnu l'importance de disposer d'un plan pour permettre d'exploiter le couloir routier de Carp comme zone rurale d'emploi et a fait du plan de conception communautaire du couloir une priorité. Le Plan officiel d'Ottawa, adopté en mai 2003, comporte la politique suivante :

« D'ici la de fin 2003, le village de Carp et le corridor routier de Carp feront chacun l'objet d'un projet de conception communautaire, dont les conclusions serviront à définir les limites de la zone rurale d'emploi, les politiques connexes et la désignation complète des utilisations de terrains. L'information sur ces deux endroits sera intégrée au Plan officiel par le biais de modifications distinctes. »

Dans le processus d'élaboration du plan de conception communautaire, la zone rurale d'emploi a été identifiée et une modification la désigne sous le nom de « zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp » à l'Annexe A du Plan officiel d'Ottawa afin de préserver ce secteur pour une future utilisation liée à l'emploi en milieu rural.

Le Plan de conception communautaire est le plan d'action du Conseil pour le couloir routier de Carp. Il établit les politiques d'utilisation du sol pour le couloir ainsi que les stratégies liées aux services publics, à l'environnement, à l'aménagement des routes, à l'aspect visuel et à la promotion de la zone rurale d'emploi. Il offre un cadre de travail qui permettra de mieux orienter l'aménagement et d'aborder les questions qui ont été soulevées comme principales préoccupations dans la communauté.

## 1.2 Description du couloir routier de Carp



Le couloir routier de Carp s'étend de Stittsville à Fitzroy Harbour. Dans sa portion située plus au sud, entre Carp et Stittsville, il représente une importante zone rurale d'emploi. Du chemin Rothbourne au sud, il se prolonge jusqu'au chemin March au nord. On compte dans ce couloir de neuf kilomètres 177 commerces, employant plus de 2500 personnes. C'est le secteur où le développement industriel de l'ancien canton de Carleton Ouest s'est principalement concentré.

En plus des aménagements industriels, le couloir routier de Carp est habité par quelque 600 personnes (220 unités de logement) dans des lotissements résidentiels de campagne, et abrite un terrain de golf, trois cimetières, une église et offre un zonage pour fins d'utilisation commerciale et agricole.

## 1.3 Vision pour le couloir routier de Carp

Même si le couloir routier de Carp constitue une importante zone d'emplois, il remplit plusieurs autres fonctions. Outre les fermes, les églises, les cimetières et les maisons de particuliers, on y retrouve un aménagement en lotissement rural, un terrain de golf et de nombreuses utilisations commerciales. Lors de l'atelier portant sur la préparation de ce plan, on a demandé aux participants de définir leur vision de l'avenir pour le couloir. Les participants ont indiqué que le couloir routier de Carp devrait être reconnu comme étant :

- une zone d'emploi qui présente des attraits pour un grand éventail d'utilisations industrielles et commerciales;
- un quartier commercial qui dispose d'un excellent accès à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp;
- un paysage rural;
- une région où les gens travaillent, vivent et apprécient le mode de vie en milieu rural.

Un résumé de la consultation publique figure à l'Appendice 1.

## 1.4 Objectifs pour le couloir routier de Carp

Les objectifs pour le couloir routier de Carp ont été établis par le biais d'une approche de développement communautaire concerté. Les membres de la communauté ont été conviés à deux ateliers pour discuter de l'avenir du couloir. Le groupe de consultation qui représentait différents intérêts du couloir (résidents, propriétaires fonciers, locataires, entreprises, promoteurs, agriculteurs) a présenté une vision du couloir. Les objectifs se sont appuyés sur les commentaires et les suggestions recueillis lors des ateliers.



### Objectifs

- Promouvoir le couloir routier de Carp en tant que zone rurale d'emploi qui présente des attraits pour un grand éventail d'utilisations industrielles et commerciales.
- Améliorer l'aspect visuel du couloir et préserver le paysage rural.
- Offrir un plan garantissant que les utilisations du sol sont compatibles et que le couloir demeure une région où les gens travaillent, vivent et apprécient le mode de vie en milieu rural.
- S'assurer que les services publics du couloir sont appropriés et qu'ils répondent aux besoins futurs.
- Veiller à ce que le couloir routier de Carp continue de remplir la fonction de grande artère offrant une facilité d'accès à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp ainsi qu'aux entreprises sises au sein du couloir.
- Protéger et mettre en valeur les caractéristiques naturelles.

## 1.5 Concrétisation de la vision

Le Plan de conception communautaire (PCC) constitue une action qui comporte des stratégies pour atteindre les objectifs que la communauté a énoncés pour le couloir routier de Carp. Il expose en détail les actions qui sont nécessaires à la conversion de ces objectifs et de ces valeurs en résultats possibles. Le Plan reconnaît aussi que la Ville ne dispose pas des ressources ou de l'expertise nécessaires pour mettre en œuvre toutes les recommandations contenues dans le Plan. Le succès du Plan dépendra donc des partenariats conclus avec d'autres. Par exemple, des groupes et des organisations tels que la West Ottawa Economic Development Association (WOEDA) joueront un rôle important dans la promotion du couloir comme zone rurale d'emploi.

Un plan de conception communautaire se distingue d'un plan officiel traditionnel ou encore d'un plan secondaire parce qu'il offre un ensemble complet de mesures et d'actions pour mieux guider la croissance future. Outre les politiques qui portent sur une utilisation possible du sol qui figurent dans un plan officiel traditionnel, le Plan de conception communautaire comprend une stratégie globale en ce qui a trait au prochain aménagement du couloir. Ce plan comporte les éléments suivants :

1. Contexte;
2. Utilisation du sol;
3. Protection de l'environnement;
4. Services publics;
5. Aménagement des routes;
6. Marketing;
7. Aspect visuel;
8. Compatibilité de l'utilisation du sol;
9. Mise en œuvre

## 2. UTILISATION DU SOL

**Objectif :** Promouvoir le couloir routier de Carp en tant que zone rurale d'emploi qui présente des attraits pour un grand éventail d'utilisations industrielles et commerciales.

### 2.1 Désignations de l'utilisation du sol

Lors des ateliers, les groupes de consultation ont indiqué que l'aménagement devrait être fait selon les principes suivants :

- les propriétés qui donnent sur le chemin Carp conviennent mieux à une utilisation commerciale et industrielle;
- les propriétés qui donnent sur les chemins William Mooney et Old Oak Creek, quant à elles, correspondent davantage à des utilisations résidentielles ou à d'autres emplois non commerciaux ou non industriels;
- le secteur contigu à la carrière et au site d'enfouissement (au nord de l'autoroute 417) est considéré comme un secteur se prêtant aux utilisations industrielles lourdes;
- une intensification graduelle des utilisations devrait se faire : zone commerciale routière aux zones industrielles légère et lourde à partir du nord (aéroport de Carp) jusqu'au sud (autoroute 417).

Ces principes ont servi à identifier la zone rurale d'emploi telle qu'elle a été désignée dans une modification du Plan officiel d'Ottawa. Une modification apporte des changements à la désignation de l'utilisation du sol dans la partie industrielle rurale du couloir de sorte qu'elle passe d'une « zone rurale générale » à la « zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp », comme l'illustre le plan 1 de l'appendice. Le but de cette désignation consiste à fixer les limites de l'emploi en milieu rural et à énoncer des politiques pour l'aménagement et la promotion du couloir comme zone rurale d'emploi.

Le Plan de conception communautaire explique en détail les politiques nécessaires à l'aménagement méthodique et pensé du couloir routier de Carp afin de concrétiser la vision du couloir évoquée par la communauté. Le Plan de conception communautaire servira à mieux orienter les règlements de zonage en ce qui a trait aux utilisations adéquates du couloir.

Une modification au Plan officiel crée une nouvelle désignation pour les milieux d'emploi du couloir - « zone d'emploi rurale du couloir routier de Carp ». Le Plan de conception communautaire fournit plus de détails sur les catégories d'utilisation du sol pour les terrains qui appartiennent à la « zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp » et à la « zone rurale générale » dans le Plan officiel. Ces sous-catégories précisent davantage les types d'aménagement qui devraient se retrouver à l'avenir à l'intérieur du « couloir routier de Carp ».

- Zone industrielle légère
- Zone industrielle lourde
- Zone commerciale routière
- Carrefour commercial
- Ressource marginale
- Espaces libres

Les autres désignations qui figurent dans l'étude portant sur la zone du couloir sont comprises dans la liste de désignations apparaissant ci-dessous. Les désignations et les politiques connexes sont contenues dans le Plan officiel d'Ottawa et elles sont comprises dans le présent plan uniquement afin de brosser un tableau complet de la façon d'aménager la région dans l'avenir.

- Aéroport de Carp
- Zone de ressources agricoles
- Site d'enfouissement des déchets solides
- Zone de ressources calcaires
- Zone de ressources de sable et de gravier
- Caractéristiques naturelles rurales

## 2.2 Politiques générales

Le présent plan définit l'orientation du Règlement de zonage aux fins de l'aménagement des terrains situés dans le couloir routier de Carp. La transition sera progressive et, tant que les terrains n'auront pas été affectés aux utilisations prévues, seules les utilisations actuelles ou un nombre limité d'utilisations agricoles seront autorisées.

### Politique

1. Tant que les terrains n'auront pas été affectés aux utilisations prévues, seules les utilisations actuelles ou un nombre limité d'utilisations agricoles seront autorisées tel que prévu par la sous-section 3.7.3 du Plan officiel d'Ottawa.

## 2.3 Zone industrielle légère

On retrouve cinq parcs industriels ou commerciaux situés à l'intérieur du couloir. De plus, il y a un sixième lotissement dont l'avant-projet vient d'être approuvé. Un rapport préparé par la firme Fotenn Consultants pour le compte de l'ancien canton de Carleton Ouest en 2000 a relevé une quantité importante de terrains industriels vacants à l'intérieur des parcs industriels ou commerciaux. L'approche recommandée dans ce plan consiste à concentrer l'aménagement industriel à l'intérieur des parcs industriels et commerciaux et à offrir des parcelles de terrains supplémentaires, soit adjacentes ou à proximité, pour favoriser l'expansion à l'avenir.

Les utilisations dans ces parcs sont de nature industrielle légère puisqu'on y retrouve principalement des activités de construction, de fabrication, de transport, d'entreposage et de services professionnels, scientifiques et techniques.

### Politiques

1. Les utilisations permises peuvent comprendre des usines de fabrication légère, des centres de distribution et de tri et des usines de montage, des entrepôts, des ateliers d'entretien et de réparation, des installations de recherche, de conception et d'essais, des aires d'entreposage, des centres d'exploitation de transports, des installations de chantier et de construction, des utilisations publiques et institutionnelles compatibles.
2. Les utilisations autorisées ne devraient pas nuire aux utilisations déjà existantes ou proposées des terrains voisins; pour ce faire, elles devraient donc être bien situées et pensées. Les mesures telles que l'aménagement de talus, d'écran ou de zones tampons doivent être employées pour réduire l'impact des utilisations industrielles sur les propriétés adjacentes.
3. L'aménagement devrait se faire selon un plan de lotissement dans les parcs industriels.



## 2.4 Zone industrielle lourde

Parmi les utilisations industrielles lourdes, on retrouve les exploitations qui, produisent du bruit et des vibrations, dégagent des émanations et des odeurs, et sont dangereuses et désagréables. Les participants à l'atelier ont convenu que le secteur contigu au site d'enfouissement des déchets solides et à la carrière au nord de l'autoroute 417 était propice à des utilisations industrielles lourdes ou compatible avec elles.

### Politiques

1. Parmi les utilisations permises, on retrouve les industries lourdes qui touchent la fabrication de produits à partir des matières premières d'origine locale ainsi que les carrières, les abattoirs, la récupération de matériel et les scieries.
2. Les utilisations autorisées ne devraient pas nuire aux utilisations déjà existantes ou proposées des terrains voisins; pour ce faire, elles doivent donc être bien situées et pensées. Les mesures telles que l'aménagement de talus d'écran ou de zones tampons seront employées pour réduire l'impact des utilisations industrielles sur les propriétés adjacentes.



## 2.5 Zone commerciale routière

Les utilisations commerciales routières sont surtout vouées à attirer et à desservir la circulation et nécessitent un accès direct aux artères. Le chemin Carp est une artère qui permet un accès facile à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp. Les terrains qui donnent sur le chemin Carp ont été identifiés lors des ateliers comme convenant le mieux à des utilisations commerciales routières. Les commerces de quartiers tels que les magasins, les restaurants, les banques, les stations-service seront réservés aux carrefours commerciaux



### Politiques

1. Les types d'utilisations commerciales routières permises comprendront celles qui nécessitent de vastes espaces de stationnement, de grandes vitrines et des édifices conçus pour attirer l'attention des passants. Ils fournissent aussi un niveau de marchandises et de services qui se rapportent aux métiers liés à l'automobile. Parmi les exemples d'utilisations commerciales routières, on retrouve les installations d'entretien, de vente et de réparation de véhicules automobiles, l'hébergement touristique ainsi que les utilisations qui desservent à la population rurale environnante.
2. Les commerces de quartiers tels que les magasins, les restaurants, les banques, les stations-services ne seront pas autorisés.

## 2.6 Carrefour commercial

Le couloir est un endroit où travaillent plus de 2500 personnes et où y vivent 600 personnes. Les carrefours commerciaux serviraient à réduire l'urbanisation linéaire et à fournir un certain point de convergence sur la région. Lors de l'atelier, le carrefour commercial a été identifié comme quelque chose qui manquait dans le couloir et dont on a dit que sa présence améliorerait la qualité de vie des résidents et des employés du couloir.



Il vaut mieux que ces carrefours commerciaux soient situés près des intersections routières importantes, là où ils peuvent offrir des services aux résidents et aux employés ainsi qu'aux touristes. Ils offrent des possibilités pour créer un sentiment d'appartenance différent de celui du reste du couloir s'ils sont situés dans des endroits spéciaux ou dans les lieux d'intérêt de la communauté. Les participants à l'atelier ont reconnu que l'église, les cimetières, le restaurant Cheshire Cat et le gîte du passant Kirkstone représentaient des endroits ou des lieux d'intérêt uniques. Les carrefours commerciaux peuvent renforcer ces endroits en tant que points d'intérêt ou attractions touristiques dans la communauté. Afin de créer un sentiment d'appartenance, d'attirer l'attention des gens lorsqu'ils entrent dans un secteur d'activité et de permettre ainsi aux voitures de ralentir à ces carrefours, la façade de ces immeubles devrait donner sur la rue.

La présence de deux carrefours commerciaux a été recommandée sur le chemin Carp :

- sur la route transversale McGee, qui comporte déjà des attractions touristiques : l'église, le cimetière et le gîte du passant Kirkstone;
- sur la route transversale Richardson, qui a déjà le restaurant Cheshire Cat.

### Politiques

1. Parmi les utilisations permises, on retrouve celles qui offrent des services tant aux résidents qu'aux employés du couloir ainsi qu'aux touristes. Les dépanneurs, les bureaux de services professionnels, les bureaux d'entreprises, les stations-service, les banques et les restaurants en sont de bons exemples.
2. Les immeubles des carrefours commerciaux auront une faible marge de recul afin de se rapprocher davantage de la route, en disposant le stationnement sur le côté ou à l'arrière de l'édifice avec un trottoir, un meilleur éclairage et un aménagement paysager près de la rue.

## 2.7 Zones de ressources marginales

La désignation de zone de ressources marginales diffère de celle de la zone rurale générale puisque les utilisations industrielles et commerciales n'y sont pas autorisées. La zone comprend un mélange d'utilisations, notamment, les utilisations résidentielles, agricoles, récréatives et forestières. Les participants à l'atelier ont indiqué que l'aménagement industriel ou commercial ne convient pas aux propriétés qui donnent sur les chemins Oak Creek et William Mooney.

### Politiques

1. Parmi les utilisations permises, on retrouve celles liées à l'agriculture, à la forêt, aux espaces libres et de conservation, aux institutions, aux loisirs et aux lotissements résidentiels ruraux (selon la sous-section 3.7.2. du Plan officiel d'Ottawa).
2. Les utilisations industrielles et commerciales n'y sont pas autorisées.



## 2.8 Espaces libres

Le terrain situé le long du ruisseau Richardson a été identifié comme une caractéristique naturelle importante du couloir. La portion du ruisseau qui passe à travers le lot de la forêt Arbour a été protégée contre le lotissement à titre de système caractéristique ou d'espace libre. Une approche semblable est proposée pour un lotissement rural au sud. Le but de cette démarche est de permettre à ce système d'espace libre de continuer le long du ruisseau Huntley jusqu'au bout du couloir routier de Carp.

### Politiques

1. Le terrain adjacent au ruisseau Huntley a été désigné comme espace libre.
2. Tous les lotissements bordant le ruisseau Huntley offriront un espace libre sur les berges réservé à des utilisations récréatives passives ou actives, tout en préservant la ligne naturelle de rivage lorsque c'est possible

## 2.9 Aéroport de Carp

L'aéroport de Carp a été désigné dans le Plan officiel d'Ottawa. Parmi les utilisations permises, on retrouve celles qui touchent l'aviation et celles qui sont associées à un aéroport. West Capital Developments a soumis un plan d'affaires à la Ville pour faire l'acquisition de l'aéroport de Carp ainsi que pour le gérer et pour l'aménager. Le plan d'affaires comprend une proposition en vue d'améliorer et d'accroître l'infrastructure existante : notamment en prolongeant la piste, en fournissant le raccordement d'aqueduc et le traitement des eaux usées dans le secteur visé par le projet et en aménageant de nouvelles routes. Les secteurs concernés par ce projet sont les suivants :

- L'aéroport;
- Un parc d'affaires d'aviation;
- Une communauté résidentielle accessible par avion;
- Un réseau public d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées.

Le plan d'affaires et le plan d'aménagement de l'aéroport de Carp font partie d'un processus distinct et ne seront pas abordés dans ce plan.

### Politiques

1. Les politiques pour l'aéroport de Carp contenues dans le Plan officiel d'Ottawa (sous-section 3.10.2) s'appliquent.



## 2.10 Zone de ressources agricoles

Le terrain dans la section nord du couloir adjacent à l'aéroport de Carp est actuellement désigné comme zone de ressources agricoles dans le Plan officiel d'Ottawa. Le terrain est cultivé pour le moment et regroupe principalement des sols de classe 2. L'évaluation LEAR (le système qu'emploie la Ville pour évaluer le potentiel agricole) indique que la région offre de bonnes possibilités pour l'agriculture. Comme il y a déjà suffisamment de terrains affectés aux utilisations industrielles, aucune recommandation n'a été faite pour changer la désignation de la zone de ressources agricoles.

### Politiques

1. Les politiques liées aux zones de ressources agricoles contenues dans le Plan officiel d'Ottawa (sous-section 3.7.3) s'appliquent.

## 2.11 Site d'enfouissement des déchets solides

Les sites d'enfouissement des déchets solides jouent un rôle important dans la collectivité. La Ville compte sur des installations modernes de gestion des déchets solides pour répondre aux besoins en réacheminement et en élimination des déchets. Le site d'enfouissement qu'exploite Canadian Waste constitue une utilisation importante du sol au sein du couloir. Le site est désigné comme site d'enfouissement des déchets solides dans le Plan officiel d'Ottawa. L'agrandissement du site nécessitera une modification au zonage et, le cas échéant, les demandes seront évaluées en fonction des exigences du Plan officiel et de la Loi sur les évaluations environnementales. Le site d'enfouissement constitue un facteur limitatif pour l'aménagement de propriétés avoisinantes. Selon le Plan officiel d'Ottawa, les projets d'aménagement à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres d'un site actif d'élimination des déchets doivent démontrer que le site d'enfouissement n'aura pas d'impact sur l'utilisation proposée et que celle-ci n'aura pas non plus de retombées néfastes sur le maintien des activités d'enfouissement.

### Politiques

1. Les politiques liées aux sites d'enfouissement des déchets solides contenues dans le Plan officiel d'Ottawa (sous-section 3.8) s'appliquent.

## 2.12 Zones de ressources calcaires



Les agrégats servent à la construction et à la réparation d'habitations, d'écoles, de centres commerciaux, d'usines, de routes et à la fabrication de tuyaux d'égouts et d'adduction d'eau. Ils peuvent être utilisés à l'état relativement naturel, par exemple comme remblai ou pour l'infrastructure des routes, ou être transformés en matériaux servant à l'industrie de la construction, tels que le béton, l'asphalte ou les briques. La carrière Spratt a été désignée comme zone de ressources calcaires dans le Plan officiel d'Ottawa et représente une source importante d'agrégats dans la Ville. C'est une ressource non renouvelable située à proximité des marchés locaux. La carrière a une durée de vie restante de plus de 50 ans. Le but de cette désignation consiste à protéger les ressources minérales en agrégats non renouvelables.

### Politiques

1. Les politiques liées aux zones de ressources calcaires contenues dans le Plan officiel d'Ottawa (sous-section 3.7.4) s'appliquent.

## 2.13 Zones de ressources de sable et de gravier

Des sablières et des gravières ayant un permis d'exploitation dans le couloir ont été désignées dans le Plan officiel d'Ottawa. Les participants à l'atelier ont mentionné qu'elles sont presque épuisées et que leur remise en état ainsi que leur utilisation ultérieure devraient être abordées dans ce plan. Celui-ci traite de l'utilisation à court et à long terme de ces terrains. La zone de ressources de sable et de gravier est indiquée à titre spéculatif à l'annexe 1 et une fois que la ressource aura été épuisée et que le permis aura été retourné, les politiques liées à cette désignation sous-jacente s'appliqueront.

### Politiques

1. Les zones de ressources de sable et de gravier sont désignées à titre spéculatif à l'Annexe 1 et les politiques du Plan officiel d'Ottawa (sous-section 3.7.4) s'appliquent.
2. Une fois que les ressources de sable et de gravier auront été épuisées et que le permis aura été retourné au ministère des Richesses naturelles, les politiques liées à la désignation sous-jacente figurant à l'Annexe 1 s'appliqueront.

## 2.14 Aire aux politiques reportées

La région qui se trouve au sud de l'autoroute 417, à l'est du chemin Carp, porte les désignations de caractéristique naturelle rurale et de zone rurale générale dans le Plan officiel d'Ottawa.

Les propriétaires des lieux ont interjeté appel des désignations des terrains et des politiques pertinentes du Plan officiel d'Ottawa. Ils souhaitent que les terrains soient désignés zone urbaine. Ils ont demandé que les terrains en question soient exclus du plan de conception communautaire jusqu'à ce que leur appel soit tranché.

### Politique

1. La désignation à attribuer aux terrains contenues dans la zone aux politiques reportées sera déterminée au terme de la procédure d'appel prévu par le Plan officiel.

### 3. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

**Objectif :** Protéger et mettre en valeur les caractéristiques naturelles qui se retrouvent dans le couloir routier de Carp.

#### 3.1 Plan du bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp



Éléments tangibles de l'environnement, les caractéristiques naturelles incluent notamment les terres humides, les forêts, les ravins, les rivières et les zones d'habitat de la faune situés dans la caractéristique naturelle ou qui contribuent à la réalisation des fonctions écologiques essentielles de celle-ci. Le Plan officiel d'Ottawa (sous-section 4.7) a établi les exigences en matière de protection de l'environnement.

Le couloir routier de Carp se situe à l'intérieur de la zone d'étude du bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp. Le but de cette étude consistait à favoriser une compréhension complète du bassin hydrographique de la rivière Carp et, suite à cela, à préparer un plan qui permettrait qu'une écologie saine soit maintenue ou renforcée tout en s'adaptant à l'utilisation actuelle des terres et à leur prochain aménagement. Le Conseil de la ville d'Ottawa examinera l'étude et envisagera l'adoption de ses recommandations au printemps 2004. L'étude du bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp a identifié les caractéristiques environnementales suivantes qui requièrent une attention toute spéciale :

- des boisés qui ont plus de 50 ans;
- des terres humides;
- des zones d'alimentation de nappe souterraine;
- des zones d'évacuation de nappe souterraine;
- des couloirs fluviaux et des affluents;
- des peuplements aquatiques.

Ces caractéristiques figurent à l'Annexe 2.

La majorité de ces affluents sont intermittents et quelques-uns, seulement, y compris les ruisseaux Huntley et Feedmill, s'écoulent de façon permanente. Le reste de l'écoulement provient de la nappe d'eau souterraine qui se jette directement dans la rivière. Le cours supérieur des affluents donne naissance à des boisés de la meilleure qualité et à des zones de grande biodiversité. Les portions supérieures du ruisseau Huntley et du ruisseau Feedmill sont en bon état et peuvent alimenter des peuplements de poissons d'eaux froides. La protection des caractéristiques naturelles telles que les terres humides, les cours d'eau et les boisés contribue à la préservation du paysage rural, ce que les participants aux ateliers avaient mentionné comme devant se perpétuer. La sauvegarde des zones d'alimentation de la nappe souterraine assurera à long terme des services d'approvisionnement en eau privés renouvelables pour le couloir.

Les objectifs qui portent plus spécifiquement sur le couloir routier de Carp et qui sont tirés de l'étude sur le bassin/sous-bassin hydrographique de Carp sont les suivants :

- La conservation du régime hydrologique (drainage de surface vers les terres humides, les étangs et les cours d'eau, et écoulement des eaux de la nappe d'eau souterraine) aux fins d'usage par l'être humain et pour préserver la santé des espèces végétales et animales;
- La protection de la qualité des eaux souterraines et de surface des terres humides, des ruisseaux et de la rivière de sorte que les êtres humains puissent en profiter tout en préservant la santé des populations végétales et animales;
- La promotion d'un écosystème aquatique en santé, tant pour les poissons d'eaux froides que d'eaux chaudes, plus particulièrement pour les systèmes des ruisseaux Huntley et Feedmill;
- La promotion d'un écosystème terrestre en santé (boisés, terres humides, faune) en protégeant et en mettant en valeur ces importants éléments naturels;
- L'utilisation de pratiques de construction adéquates afin de préserver les populations aquatiques et terrestres qui se retrouvent dans le couloir routier de Carp;

- L'assurance que les initiatives de planification servent bien à protéger ou à améliorer l'intégrité écologique des systèmes des ruisseaux Feedmill et Huntley. Tout aménagement effectué à proximité de ces systèmes devra se conformer aux recommandations mises de l'avant par l'étude sur le bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp afin de veiller à ce que l'habitat aquatique, les caractéristiques terrestres, la qualité de l'eau et les populations halieutiques et benthiques locales soient préservées ou augmentées.

### **Politiques**

1. Les caractéristiques environnementales identifiées dans le Plan du bassin/sous-bassin hydrographique de la rivière Carp sont indiquées à l'Annexe 2.
2. Lors de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville appliquera la sous-section 4.7 du Plan officiel afin de protéger les éléments naturels identifiés à l'Annexe 2.
3. Lorsque la Ville examinera les demandes d'aménagement visant des zones d'alimentation de la nappe souterraine, elle prendra en considération le risque de conséquences pour les ressources en eaux souterraines. Le demandeur pourra être tenu d'effectuer une évaluation de l'incidence sur les eaux souterraines si la Ville détermine que les terrains visés jouent un rôle dans la gestion des eaux souterraines ou si d'autres renseignements disponibles ou la connaissance locale dictent la nécessité d'y procéder, conformément à la section 4.7.5 du Plan officiel.

## 4. SERVICES PUBLICS

**Objectif :** S'assurer que les services publics du couloir sont appropriés et qu'ils répondent aux besoins futurs.

### 4.1 Politiques relatives aux services publics

Les participants aux ateliers ont observé des lacunes dans les services municipaux, ce qui constituait une menace ou une faiblesse pour le couloir et ce fut l'une des raisons évoquées le plus souvent pour expliquer pourquoi certaines entreprises préféreraient ne pas s'établir à l'intérieur du couloir.

Exception faite des terrains situés au sud de l'autoroute 417 (moitié est du lotissement de Westbrook aussi bien que certaines propriétés situées croissant Lloydalex et chemin Carp), les propriétés du couloir routier de Carp possèdent des puits et des systèmes septiques particuliers. Seuls les aménagements/propriétés actuels peuvent être raccordés à la zone desservie par les aqueducs (zone de services publics), mais non les nouveaux lots.

Le Plan officiel d'Ottawa stipule que l'aménagement de la zone rurale doit se faire surtout avec des services privés individuels. La création de nouvelles zones de services publics (secteurs bénéficiant des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées appartenant à la ville) et l'évaluation des options relatives aux services publics par la Ville, sont autorisées dans une zone rurale lorsque celle-ci a été identifiée comme village dans le Plan de conception communautaire et lorsque des problèmes liés à la santé publique ou à l'environnement ont été soulevés. L'aéroport de Carp a aussi été reconnu dans le Plan officiel comme situation d'aménagement économique unique où il peut y avoir la création d'une zone de services publics. Le couloir routier de Carp ne répond pas aux critères prescrits pour la création d'une zone de services publics, par conséquent, selon les politiques établies dans le Plan officiel d'Ottawa, l'aménagement du couloir se fera par le biais de services individuels privés. La protection des ressources en eaux souterraines s'avère nécessaire afin d'assurer une exploitation continue et sûre des systèmes privés individuels du couloir. Afin de protéger les ressources en eaux souterraines, il importe de veiller à ce que les nouveaux aménagements puissent être intégrés au système sans nuire à l'approvisionnement des autres consommateurs de services.

Lors des ateliers, le besoin de services municipaux (canalisations d'égouts, d'adduction d'eau ou systèmes communautaires) a été évoqué à maintes reprises. Cela constitue la plus grande faiblesse ou menace du couloir. Cependant, il n'existe aucune donnée pour évaluer vraiment l'ampleur du problème. La Ville se chargera donc de procéder à une étude pour examiner la qualité et la quantité d'eau du couloir et analyser les résultats. De cette façon, l'information nécessaire sera disponible pour permettre une évaluation des questions liées à la qualité et à la quantité d'eau du couloir et pour cerner tout problème lié aux services privés.

#### Politiques

1. La Ville se chargera de procéder à une étude sur la qualité et la quantité d'eau du couloir. L'étude débouchera sur la recommandation de moyens à prendre pour atténuer les conséquences de nouveaux aménagements qui dépendent de services privés ;
2. Lorsque la Ville examinera des demandes d'aménagement portant sur des utilisations du sol qui présentent un risque important pour les ressources en eaux souterraines, qui consomment de grands volumes d'eau ou qui éliminent des volumes importants de déchets liquides ou solides, elle prendra en considération la possibilité qu'elles portent atteinte aux ressources en eaux souterraines, comme le stipule la sous-section 4.7.5 du Plan officiel. Elle pourrait exiger une évaluation de l'incidence sur les eaux souterraines là où elle a déterminé que les terrains visés jouent un rôle capital dans la gestion des eaux souterraines ou si d'autres renseignements disponibles, par exemples des plans de sous-bassins hydrographiques ou la connaissance locale, dictent la nécessité d'y procéder.
3. Les nouveaux aménagements seront dotés de services individuels privés, conformément à la sous-section 4.4.2 du Plan officiel d'Ottawa.
4. Les conditions suivantes s'appliqueront à une zone de services publics pourvue d'aqueducs :
  - Seuls les aménagements actuels et non les nouveaux lots pourront être raccordés aux aqueducs;
  - L'approvisionnement en eau est destiné à la consommation et non à des usages commerciaux ou à des procédés industriels;
  - L'approvisionnement en eau futur pourrait dépendre du traitement acceptable des eaux usées;
  - L'approvisionnement en eau d'un immeuble doit être mesuré invariablement par un compteur d'eau.

## 5. TRANSPORTS

**Objectif :** Veiller à ce que le couloir routier de Carp continue de remplir la fonction de grande artère offrant une facilité d'accès à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp ainsi qu'aux entreprises sises au sein du couloir.

### 5.1 Politiques en matière de transports

L'accessibilité à l'autoroute 417 est perçue comme un point important pour attirer des entreprises à l'intérieur du couloir routier de Carp.

Les participants aux ateliers ont exprimé l'opinion selon laquelle on devrait procéder à la réfection du chemin Carp (l'élargir, y ajouter des voies de virage pour mieux gérer le volume de circulation et de camions circulant dans le couloir). Le plan d'affaires de West Capital Development pour l'aéroport de Carp comprend une proposition pour l'aménagement industriel et commercial ainsi que l'établissement d'une communauté résidentielle accessible par avion. Cet aménagement amènera encore plus de circulation dans le couloir. Les voies de virage s'imposent là où la circulation est importante, par exemple, à proximité du site d'enfouissement des déchets solides, de la carrière ou des parcs commerciaux, afin de mieux régulariser la circulation et d'améliorer la sécurité sur le chemin Carp.



La circulation aux heures de pointe sur le chemin Carp à proximité de l'échangeur de l'autoroute 417 sera égale à la capacité maximale ou presque en 2021. Ce fait, conjugué au volume élevé de camions qui circulent dans le secteur, indique la nécessité de prévoir quatre voies à cet endroit. Le Plan officiel prévoit une emprise routière de 30 mètres sur le chemin Carp à l'intérieur de la zone d'étude du couloir routier (du chemin March au chemin Rothbourne). Il y a lieu de prévoir une emprise de 37,5 mètre aux fins du tronçon sud du chemin Carp, entre la limite de la zone urbaine de Stittsville et la route secondaire en vue de l'aménagement de quatre voies.

#### Politiques

1. Le cas échéant, tout besoin d'apporter des modifications aux routes, d'ajouter des voies de virage et d'améliorer les intersections sera relevé dans les études d'impact sur les transports exigées par le Plan officiel au moment de la révision des lotissements, des demandes de rezonage et des plans d'implantation, en raison de l'incidence possible sur le réseau routier du secteur avoisinant.
2. Si des défaillances opérationnelles sont relevées, des études de circulation, propres au site en question ou au couloir, seront effectuées afin de déterminer les améliorations à apporter et de planifier leur mise en application.
3. Chemin Carp :
  - L'emprise protégée sera de 37,5 mètres entre la route secondaire Richardson et la limite de la zone urbaine;
  - L'emprise protégée sera de 30 mètres entre la route secondaire Richardson et le chemin March.

### 5.2 Parcs de stationnement pour covoiturage

La Ville exploite un parc de stationnement pour covoiturage sur le chemin Carp au sud de l'autoroute 417, comme l'illustre l'annexe 1. Des résidents de la zone rurale qui participent à un groupe de covoiturage s'y retrouvent et tous y laissent leur voiture sauf le conducteur désigné du groupe.

#### Politique

1. La Ville se dotera d'une stratégie des parcs de stationnement pour covoiturage qui prévoira des mesures d'encouragement du covoiturage conformément à la sous-section 8.2 du Plan directeur des transports.

## 6. MARKETING

**Objectif :** Promouvoir le couloir routier de Carp en tant que zone rurale d'emploi qui présente des attraits pour un grand éventail d'utilisations industrielles et commerciales.

### 6.1 Promotion de la zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp

Le couloir routier de Carp est une zone d'emploi importante de la ville. L'emplacement et la diversité de ce secteur créent un environnement qui permet plusieurs utilisations commerciales, industrielles et résidentielles. Même si ceux qui y travaillent et y vivent connaissent le potentiel et la synergie qu'offre le chemin Carp, il reste encore du travail à faire pour promouvoir le couloir routier de Carp en tant que zone rurale d'emploi. Malgré le fait qu'on y retrouve 177 entreprises qui emploient 2500 personnes, le couloir ne bénéficie pas de la visibilité qu'il mérite en tant que zone rurale d'emploi.

Lors des ateliers qui ont eu lieu durant l'élaboration du Plan de conception communautaire, les participants ont constaté qu'il y avait plusieurs façons de faire la promotion du couloir routier de Carp. De ces idées, la création d'un couloir visuellement agréable est ressortie comme étant la façon la plus efficace de le mettre en valeur. La section 7 ci-dessous indique la façon d'aménager un corridor qui serait visuellement plus agréable. Parmi d'autres facteurs importants pouvant contribuer aux efforts de mise en valeur du couloir, on retrouve l'accessibilité à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp, la proximité de la zone urbaine ainsi que la disponibilité et l'abordabilité relative de plus grandes parcelles de terrain. Même si, à prime abord, d'autres personnes ont été identifiées comme les maîtres d'œuvre du marketing, il reste que le titre revient plutôt à la West Ottawa Economic Development Association (WOEDA) ainsi qu'aux courtiers immobiliers qui se sont chargés de la promotion directe du couloir. Un maître d'œuvre local, tel que la WOEDA s'avère nécessaire afin de s'occuper de la promotion de la zone rurale d'emploi du couloir de Carp



#### Plan d'action

1. Identifier un maître d'œuvre local (organisation) qui peut remplir de façon efficace les fonctions de promotion du couloir.
  - La WOEDA devrait se charger des étapes initiales de ces efforts.
  - À la limite, ce maître d'œuvre pourrait être une organisation officielle (par ex. WOEDA) ou un organe structuré et officiel comme la Zone d'amélioration commerciale (ZAC).
2. Établir une vision de marketing pour le couloir routier de Carp.
  - Les parties actuellement intéressées doivent identifier les types d'entreprises qu'elles veulent dorénavant attirer (c'est-à-dire pour maintenir la diversité ou pour se concentrer sur la spécialisation, sur des industries spécifiques ou pour changer complètement les caractéristiques actuelles du couloir, etc.).
  - Une fois que la vision de marketing aura été établie, il sera nécessaire de fixer des objectifs réalisables en temps opportun et des points de repère afin de mesurer le succès ou la capacité du maître d'œuvre de concrétiser la vision.
3. Concevoir une stratégie de promotion pour le couloir routier de Carp.
  - Dès que les étapes 1 et 2, mentionnées précédemment, auront été au moins complétées, la WOEDA, ou le maître d'œuvre désigné, devra travailler de concert avec un professionnel du marketing afin de concevoir une bonne stratégie de promotion et un plan d'exécution dans l'intention de faire la promotion et de mettre en valeur le couloir.
  - Le but de la stratégie est d'incorporer tous les atouts commercialisables à l'intérieur du cadre de travail pour permettre une promotion et une mise en valeur efficaces du couloir afin de concrétiser la vision du couloir.

# 7. ASPECT VISUEL

**Objectif :** Améliorer l'aspect visuel du couloir et préserver le paysage rural.

## 7.1 Importance de l'aspect visuel

La création d'un couloir visuellement agréable a été soulevée par les participants aux ateliers comme la meilleure façon de le mettre en valeur. L'aspect pittoresque du corridor a été évoqué comme l'une des principales raisons qui inciterait une entreprise à s'établir ailleurs. Le paysage et l'environnement ruraux figuraient parmi les aspects positifs du couloir. Le chemin Carp, en raison de son accessibilité, s'avère un emplacement attrayant pour un aménagement commercial et industriel. Le défi consiste à accueillir les utilisations tout en conservant un environnement attrayant.

## 7.2 Amélioration de la situation courante

Il y a plusieurs actions qui peuvent être enclenchées pour améliorer l'aspect du couloir. Pour mettre en application les mesures liées à l'amélioration de l'aspect visuel du chemin Carp, les propriétaires fonciers du couloir devront se regrouper soit grâce à la coordination d'une organisation telle que la WOEDA, soit en créant une ZAC pour le chemin Carp.

L'ajout d'arbres ainsi que l'aménagement paysager figuraient parmi les actions les plus fréquemment suggérées à l'atelier pour améliorer l'aspect visuel du couloir. L'aspect et l'atmosphère ruraux ont été identifiés comme des éléments importants liés à l'image du couloir. Les plantations en bordure des routes constituent un moyen de rehausser l'atmosphère rurale du secteur par un simple mélange d'arbres et d'arbustes. Les monticules de la campagne devraient suivre les espaces libres du couloir et se retrouver le long des routes d'accès et des caractéristiques pour améliorer l'atmosphère rurale du couloir.

Les entrées des parcs industriels et commerciaux devraient être conçues de manière à montrer que ce sont des endroits définis ou spéciaux. Cela contribuera à les rendre plus attrayantes pour les entreprises qui recherchent des endroits de prestige. De plus, une entrée très visible permet aux clients et aux véhicules de service de repérer le parc plus facilement. Une signalisation coordonnée et attrayante, clairement visible du chemin Carp, rehaussera davantage l'image des parcs.

Afin d'améliorer l'aspect du couloir routier, les mesures suivantes sont conseillées :

1. Planter une rangée continue d'arbres le long du couloir afin de mettre en valeur son caractère rural. Ces arbres devront pouvoir atteindre une taille importante. Ils renforceront le cours et la largeur de la route en lui conférant un accent vertical et en adoucissant la forme des édifices. La rangée d'arbres devra être située en bordure de la route (de 3 à 6 m) afin que ceux-ci puissent disposer de l'espace nécessaire à leur croissance sans nuire à la construction et à l'entretien liés aux services publics. Cela permettra aux propriétaires fonciers de travailler ensemble et d'inclure ces plantations dans l'aménagement de chaque site;
2. Aménager des talus ou de petites collines recouvertes de verdure pour cacher les utilisations peu esthétiques à l'intérieur du couloir;
3. Ériger une entrée physique ou un portail à l'entrée du couloir, soit l'autoroute 417 au sud et le chemin March au nord, afin d'annoncer le secteur avec un thème précis qui pourrait faire l'objet d'une signalisation particulière d'un bout à l'autre de la zone;
4. Placer des éléments près de l'entrée des parcs industriels et commerciaux qui comportent un thème commun à celui du couloir routier de Carp, pour faire ressortir les occupants des parcs;
5. Créer un éclairage public spécial ou ajouter tout autre élément d'architecture pour rehausser l'apparence des parcs;
6. Bâtir de petits murs de pierres des champs de façon intermittente le long de la route comme caractéristique propre au couloir routier de Carp.



## 7.3 Lignes directrices en matière de conception

Une des faiblesses identifiées lors des ateliers portait sur le manque de constance et d'équilibre en matière de conception dans le couloir. Les lignes directrices en matière de conception constituent un outil dont l'utilisation permettra d'offrir une meilleure orientation sur la façon de rendre compatible le nouvel aménagement avec la vision des résidents du secteur avoisinant. Les recommandations ci-dessus font état de mesures qui peuvent être mises en application afin d'améliorer la situation courante. Les nouvelles demandes d'aménagement (plans d'implantation et lotissement) fournissent l'occasion d'améliorer la situation courante (réaménagement) et de s'assurer que le nouvel aménagement est conçu pour être visuellement attrayant.



Le chemin Carp présente un certain nombre de types distincts d'utilisation du sol qui demandent différentes mesures et lignes directrices en ce qui a trait à l'aspect visuel. Le texte qui suit traitera davantage de cette idée.

### Parc industriel/commercial/lotissements

La création de parcs industriels et commerciaux attrayants s'avère importante afin d'inciter de nouvelles entreprises à s'établir dans le couloir. Le fait de déplacer les aires de stationnement et d'entreposage ailleurs qu'à l'avant des édifices, d'effectuer un aménagement paysager ou d'ajouter des écrans constitue des mesures qui contribuent à créer un environnement visuellement agréable. L'aménagement industriel se produira principalement dans les parcs industriels et commerciaux ou dans un nombre limité de sites individuels.

Afin d'améliorer les zones industrielles, les mesures suivantes sont conseillées :

1. Limiter l'accès au chemin Carp. Les routes internes des lotissements devraient offrir un accès au chemin Carp;
2. Aménager le stationnement à l'arrière ou sur le côté des édifices. S'il est impossible de placer le stationnement ailleurs qu'à l'avant ou sur le côté de l'édifice, une plus grande marge de recul à partir de la ligne de propriété devrait être exigée et la marge devrait être plantée d'arbres afin d'atténuer les effets de l'aire de stationnement (par ex. un stationnement pourvu d'un écran);
3. Situer les zones d'entreposage et de service à l'arrière des édifices, à l'exception des sites dont le dos de la propriété donne sur le chemin Carp ou sur le chemin d'entrée principal;
4. Placer les édifices de sorte qu'ils font face au chemin Carp et au corridor routier (chemins d'entrée ou toute route locale);
5. Préserver autant d'arbres que possible sur le site;
6. Veiller à replanter des arbres dans les espaces libres du couloir, près des « portails » d'entrées et dans les zones d'aménagement paysager afin de remplacer les arbres qui ont dû être coupés;
7. Planter des arbres le long du couloir : un simple mélange d'arbres et d'arbustes est préférable avec plus de conifères que d'arbres à feuilles caduques;
8. Effectuer un aménagement paysager à l'avant des édifices;
9. Utiliser un aménagement paysager, des clôtures décoratives pour cacher les utilisations peu esthétiques;
10. Se servir d'éléments pour créer une entrée (« portail ») pour les nouveaux lotissements ou parcs. Cela inclut une pancarte et un aménagement paysager comportant le nom des occupants du développement et du parc ainsi qu'un éclairage rehaussé pour une meilleure visibilité la nuit;
11. Ajouter des voies de virage si nécessaire.

## **Zone commerciale routière**

En raison de leur nature, les utilisations de zone commerciale routière exigent un accès direct au chemin Carp. L'aspect de ces entreprises autonomes influe de façon cumulative sur l'image du couloir. Un aménagement bien pensé représente la clé pour préserver l'aspect visuel du couloir.

Afin d'améliorer l'aspect des zones commerciales routières, les mesures suivantes sont conseillées :

1. Transporter les installations de remisage, outre les montages de zones commerciales routières, à l'arrière des bâtiments Déplacer
2. Aménager le stationnement à l'arrière ou sur le côté des édifices. S'il est impossible de placer le stationnement ailleurs qu'à l'avant ou sur le côté de l'édifice, une plus grande marge de recul à partir de la ligne de propriété devrait être exigée et la marge devrait être plantée d'arbres afin d'atténuer les effets de l'aire de stationnement (par ex. un stationnement pourvu d'un écran);
3. Placer les édifices de sorte qu'ils font face au chemin Carp et au corridor routier (chemins d'entrée ou toute route locale);
4. Préserver et ajouter autant d'arbres que possible sur le site, à l'intérieur des grandes marges de recul.
5. Utiliser l'aménagement paysager, des clôtures décoratives ou ajouter des arbres ou des arbustes devant les clôtures pour cacher les utilisations peu esthétiques;
6. Encourager l'utilisation d'entrées partagées ou de signalisation à proximité du chemin lorsque c'est possible.
7. Coordonner la signalisation de sorte qu'elle soit attrayante et qu'elle respecte le thème du couloir, ce qui contribue à l'uniformité et à l'identification facile des entreprises.
8. Appuyer la construction de petits murs de pierres des champs de façon intermittente le long de la route comme caractéristique propre au couloir routier de Carp.

## **Carrefours commerciaux**

Les carrefours commerciaux offrent des possibilités pour créer un sentiment d'appartenance s'ils sont situés dans des endroits spéciaux ou dans des lieux d'intérêt de la communauté. Les carrefours commerciaux peuvent renforcer ces endroits en tant que points d'intérêt ou attractions touristiques dans la communauté. Afin de créer un sentiment d'appartenance et de faire ralentir les voitures à ces carrefours, la façade de ces immeubles devrait donner sur la rue pour accorder plus d'importance aux piétons.

Afin d'améliorer les carrefours commerciaux, les mesures suivantes sont conseillées :

1. Rétrécir les marges de recul en vue de rapprocher les édifices de la réserve routière de manière à encadrer la rue;
2. Construire des trottoirs;
3. Augmenter l'éclairage à l'échelle des piétons le long des trottoirs et des zones piétonnières (entrée de centres commerciaux);
4. Aménager des aires de stationnement le long des routes transversales Richardson et McGee;
5. Encourager l'utilisation d'une aire partagée de stationnement à l'arrière d'un groupe de propriétés;
6. Étudier la possibilité d'ajouter des auvents ou toute autre protection contre les intempéries au-dessus des entrées et de la zone piétonnière;
7. Favoriser des bâtiments de deux ou trois étages;
8. Planter des arbres et effectuer un aménagement paysager.

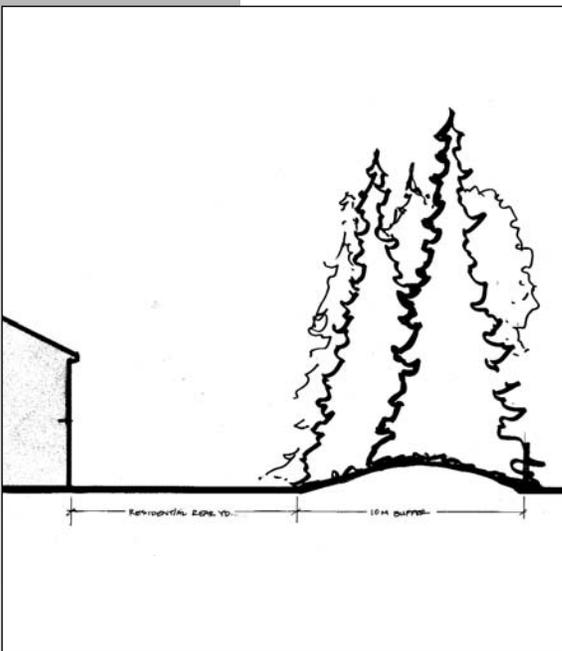
## 8. COMPATIBILITÉ DE L'UTILISATION DU SOL AVEC LES RÉSIDENCES

**Objectif :** Offrir un plan garantissant que les futures utilisations du sol sont compatibles et que le couloir demeure une région où les gens travaillent, vivent et apprécient le mode de vie en milieu rural.

### 8.1 Lignes directrices pour assurer la compatibilité

Il y a plusieurs résidences qui se retrouvent à l'intérieur ou à proximité de la « zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp ». Afin de garantir la compatibilité du nouvel aménagement, il est nécessaire de veiller à une transition adéquate entre les utilisations existantes et futures.

Lorsqu'une zone résidentielle donne directement sur un aménagement futur, il devient important de s'assurer que le futur développement ne nuira pas à l'utilisation de la propriété. Les lignes directrices suivantes s'appliquent si cette situation se présente :



#### Lignes directrices :

1. Situer tous les éléments non esthétiques et générateurs de bruits, tels que les voies de service, les zones de chargement, les bennes à rebuts et les aires d'entreposage extérieur, le plus loin possible des propriétés résidentielles adjacentes;
2. Isoler les zones résidentielles et institutionnelles dont l'arrière donne sur la « zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp » en établissant une zone tampon aménagée sur les terrains du développement, conçue pour atténuer les éléments non esthétiques et générateurs de bruits. L'aménagement et l'entretien de la zone tampon paysagée pourraient être imposés comme conditions préalables à l'approbation de la demande de lotissement ou du plan de localisation;
3. La zone tampon devrait être constituée d'un talus esthétique d'une hauteur de 1,5 à 2 mètres et d'une largeur de 6 mètres, où l'on plantera des arbres à feuillage résistant qui gardent leurs branches inférieures avec l'âge. La plantation devrait créer un écran visuel continu et dense;
4. Pour les endroits où le bruit produit est préoccupant, les marges de recul pour les utilisations résidentielles devraient être augmentées par des zones tampons à aménagement dense.

## 9. MISE EN OEUVRE

### 9.1 La mise en œuvre est la clé

La mise en œuvre est le secret du succès de n'importe quel plan. La réussite de la mise en œuvre du Plan de conception communautaire reposera sur les éléments suivants :

- la pertinence continue des hypothèses qui sous-tendent le plan;
- la continuité des priorités stratégiques ou leur modification en profondeur;
- la réalisation des politiques énoncées dans le plan;
- la concrétisation des résultats attendus des politiques mises en œuvre.

1. La Ville surveillera de près le rendement de ce plan afin d'évaluer si les actions proposées ont vraiment été mises en œuvre et si elles ont eu l'effet désiré et fera connaître ses conclusions au Conseil cinq ans après l'adoption de ce plan.

### 9.2 Sommaire du processus d'examen des demandes d'aménagement

---

#### Utilisation du sol

L'utilisation permise doit être conforme au plan d'utilisation des sols apparaissant à l'Annexe 1.

La Ville pourrait exiger de l'auteur d'une demande d'aménagement qu'il effectue une évaluation de l'incidence sur les eaux souterraines pour justifier des utilisations du sol qui sont susceptibles de menacer les ressources en eaux souterraines ou qui nécessitent la consommation de grands volumes d'eau ou l'élimination de volumes importants de déchets solides ou liquides, conformément à la sous-section 4.7.5 du Plan officiel.

---

#### Protection de l'environnement

Les éléments naturels indiqués à l'Annexe 2 doivent être protégés par le biais de la mise en œuvre des politiques contenues dans la sous-section 4.7 du Plan officiel.

La Ville pourrait exiger une évaluation de l'incidence sur les eaux souterraines à l'appui de demandes d'aménagement visant des zones reconnues d'alimentation de la nappe souterraine illustrées à l'annexe 2.

---

#### Services publics

La viabilisation des terrains, à l'extérieur des zones de services publics, se fera au moyen de services privés. La Ville pourrait exiger de l'auteur d'une demande d'aménagement qu'il effectue une évaluation de l'incidence sur les eaux souterraines pour justifier des utilisations du sol qui sont susceptibles de menacer les ressources en eaux souterraines ou qui nécessitent la consommation de grands volumes d'eau ou l'élimination de volumes importants de déchets solides ou liquides, conformément à la sous-section 4.7.5 du Plan officiel.

L'approvisionnement en eau dans les zones de services publics pourvues d'aqueducs est réservé à la consommation et non destiné à des utilisations commerciales ou à des procédés industriels.

---

#### Transports

Les exigences en matière de voies de virage, d'entrées combinées, de feux de circulation seront déterminées par les études d'impact sur les transports prévues dans le processus d'examen des demandes d'aménagement

---

#### Aspect visuel

La mise en œuvre des lignes directrices de conception contenues dans la sous-section 7.3 lors de l'examen des demandes d'aménagement

---

#### Compatibilité de l'utilisation du sol

La mise en œuvre des lignes directrices en matière de compatibilité de l'utilisation du sol, contenues dans la sous-section 8.1 lors de l'examen des demandes d'aménagement

---

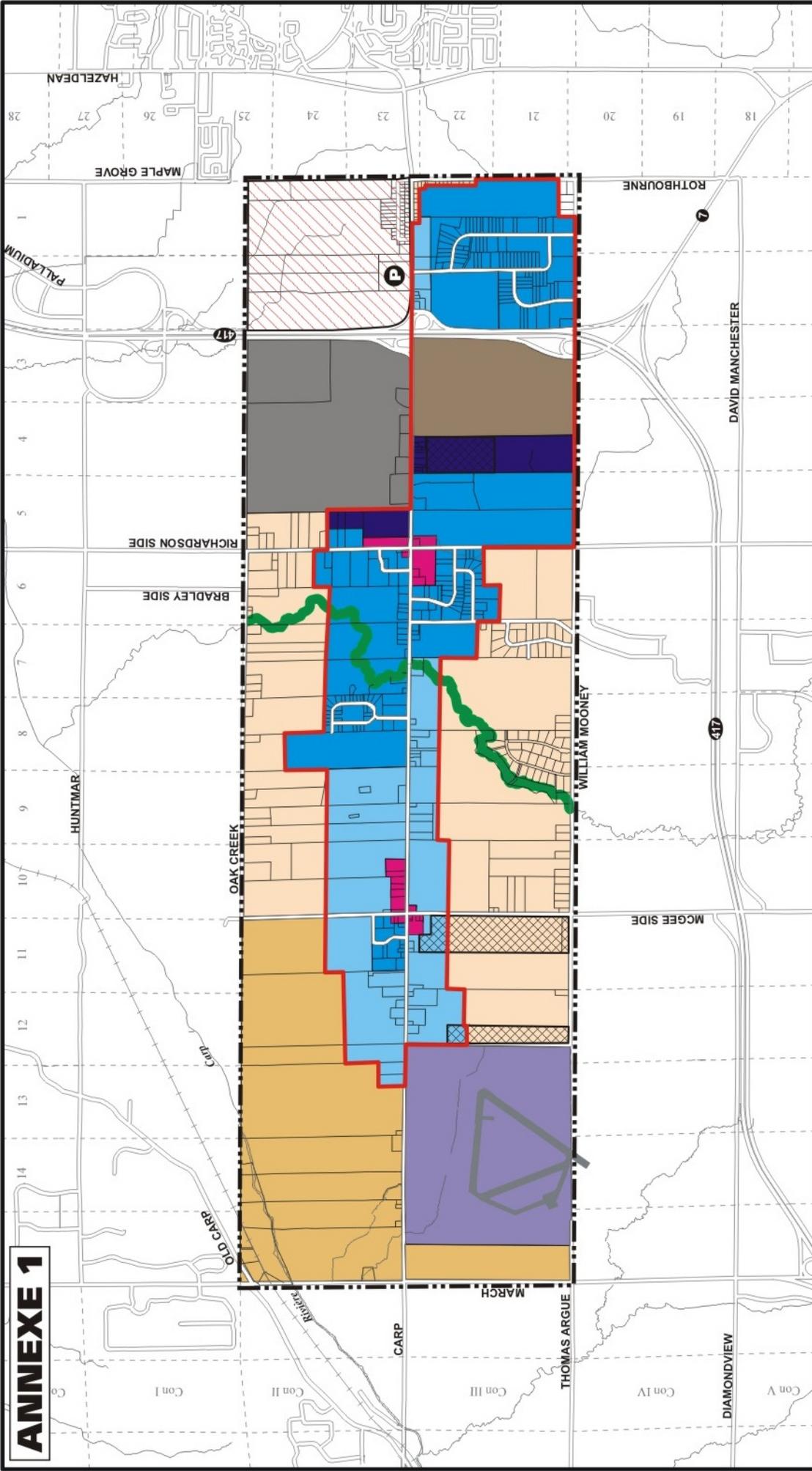
### 9.3 Sommaire des actions et des responsabilités

Le Plan de conception communautaire donne un aperçu des actions à accomplir pour atteindre les objectifs, des responsabilités à assigner à ceux qui entreprendront des actions et de l'échéancier qui précise le moment où les actions en question seront complétées.

#### Utilisation du sol

Action	Responsabilité	Échéance
<b>Utilisation du sol</b>		
Approuver une modification au Plan officiel pour désigner la zone d'emploi en milieu rural dans le Plan officiel d'Ottawa	Conseil	2004
Approuver le Plan de conception communautaire qui servira à mieux orienter les règlements de zonage portant sur les utilisations futures	Conseil	2004
Adopter une modification au Règlement de zonage afin de mettre en œuvre le plan d'utilisation du sol présenté à l'annexe 1	Conseil	2004
<b>Protection de l'environnement</b>		
Mettre en œuvre la sous-section 4.7 du Plan officiel en protégeant les éléments naturels indiqués à l'Annexe 2 de ce plan.	Services d'aménagement et d'urbanisme	2004
<b>Services publics</b>		
Entreprendre une étude pour évaluer la qualité/quantité de l'eau	Services d'aménagement et d'urbanisme	2004
<b>Transports</b>		
Élaborer des politiques pour la mise en place de voies de virage	Service des transports, des services et des travaux publics	2004
<b>Marketing</b>		
Désigner un maître d'œuvre local (organisation) qui peut remplir de façon efficace les fonctions de promotion du couloir	West Ottawa Economic Development Association (WOEDA)	2004
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir une vision pour le couloir routier de Carp</li> <li>• Créer un ou plusieurs thèmes pour les différentes zones à l'intérieur du couloir afin de tenter de concrétiser la vision globale tout en améliorant le profil des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels du couloir routier de Carp</li> <li>• Concevoir une stratégie de promotion pour le couloir routier de Carp</li> </ul>		
<b>Aspect visuel</b>		
Établir un plan/programme de plantation d'arbres	WOEDA ou maître d'œuvre local	2004
Coordonner la signalisation pour l'entrée du couloir et des parcs industriels et commerciaux	WOEDA ou maître d'œuvre local	2004
Créer un éclairage public spécial ou ajouter tout autre élément d'architecture pour rehausser l'apparence des parcs	WOEDA ou maître d'œuvre local	2004
Mettre en œuvre les lignes directrices du plan d'implantation lors de l'examen des demandes de plan de situation	Services d'aménagement et d'urbanisme	2004
<b>Compatibilité de l'utilisation du sol</b>		
Mettre en œuvre les lignes directrices en matière de compatibilité de l'utilisation du sol lors de l'examen des demandes de plan de situation	Services d'aménagement et d'urbanisme	2004

# ANNEXE 1



## Plan de conception communautaire sur l'étude du couloir du chemin Carp

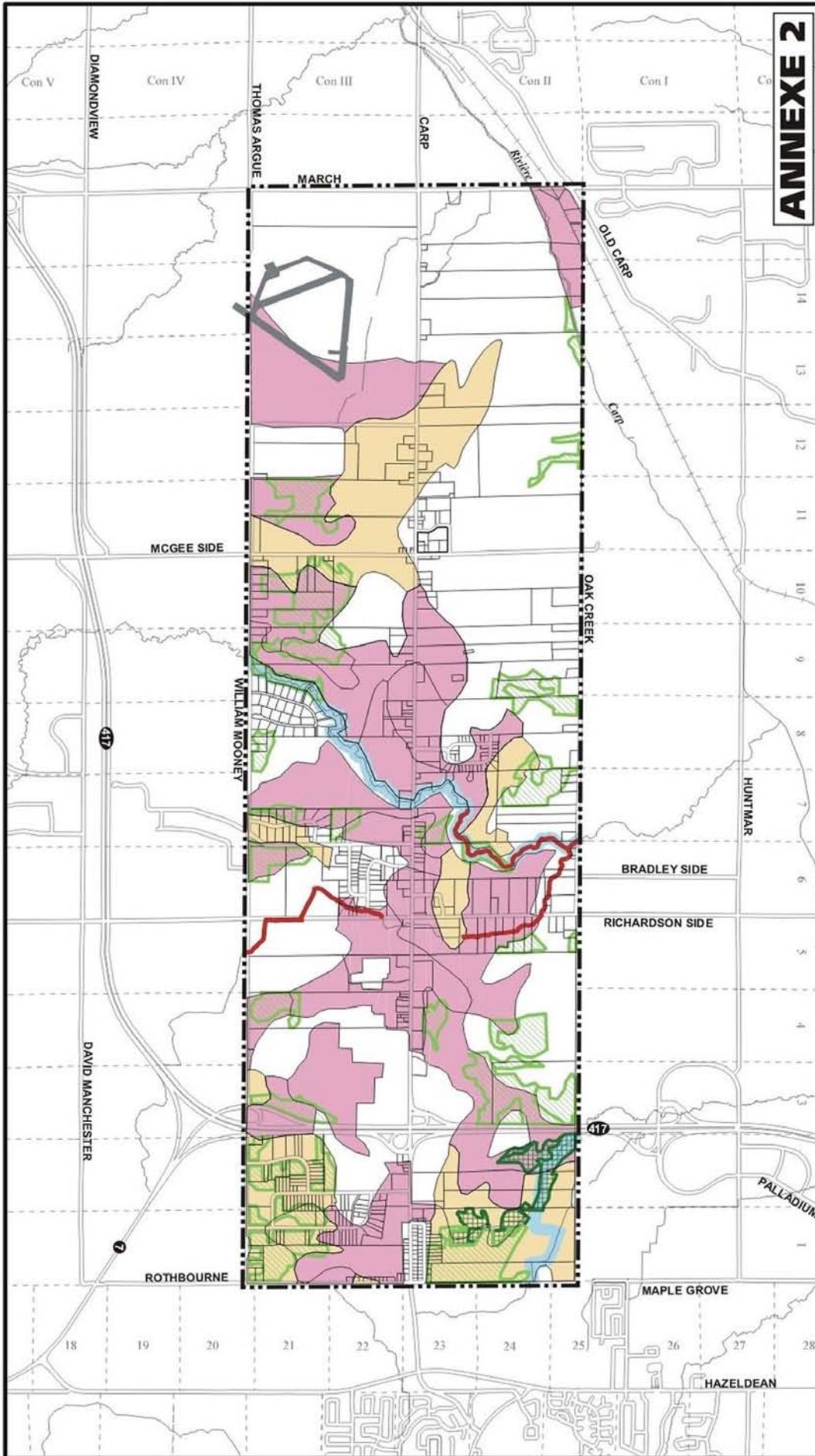
Préparé par : VILLE D'OTTAWA, SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT,  
DIVISION DE LA RECHERCHE ET DES SERVICES TECHNIQUES



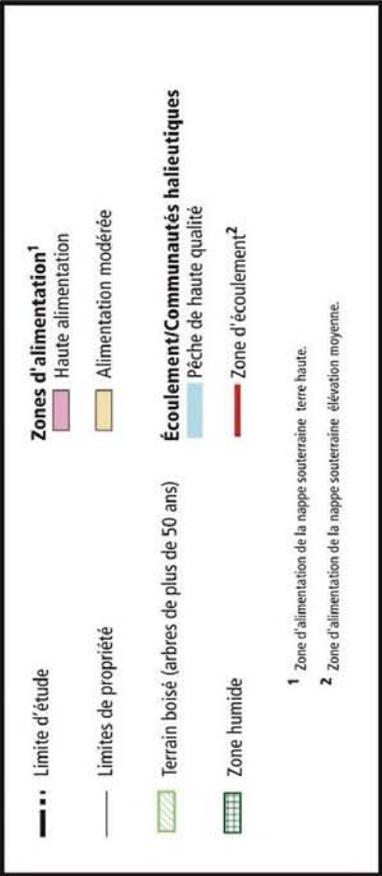


### UTILISATIONS DU SOL

<ul style="list-style-type: none"> <li> Élimination des déchets solides</li> <li> Zone d'industries légères</li> <li> Zone d'industries lourdes</li> <li> Zone de commerce routier</li> <li> Noyau de commerces de quartier</li> <li> Secteur de politiques différées</li> <li> Terrain de stationnement pour co-voiturage</li> <li> Zone de l'étude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Zone de ressources agricoles</li> <li> Zone de ressources marginales</li> <li> Zone de caractéristiques naturelles rurales</li> <li> Zone de ressources calcaires</li> <li> Zone de ressources de sable et de gravier</li> <li> Zone d'espaces ouverts</li> <li> Aéroport de Carp</li> <li> Zone rurale d'emploi du couloir routier de Carp</li> </ul>
---	--



**ANNEXE 2**



<sup>1</sup> Zone d'alimentation de la nappe souterraine terre haute.  
<sup>2</sup> Zone d'alimentation de la nappe souterraine élévation moyenne.

## Plan de conception communautaire sur l'étude du couloir du chemin Carp

### Caractéristiques Environnementales

Préparé par : VILLE D'OTTAWA, SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT,  
DIVISION DE LA RECHERCHE ET DES SERVICES TECHNIQUES

# Consultation publique

### Processus concerté

La préparation qui a conduit au Plan de conception communautaire pour le couloir routier de Carp a été effectuée par le biais d'une approche concertée de développement communautaire qui mettait l'accent sur les valeurs partagées et les obligations mutuelles. Ce processus devrait mener à des prises de décision correspondant clairement aux vrais problèmes et permettant un soutien communautaire axé sur une approche ascendante plutôt que descendante. Cette philosophie comporte trois aspects :

- collaboration – tous travaillent de concert à la réalisation d'une vision commune.
- communauté – les résidents, les propriétaires, les locataires, les entreprises, les promoteurs et les institutions, de même que divers ordres de gouvernement.
- développement – renforcement et amélioration

Deux ateliers ont été organisés avec des groupes de consultation qui représentaient un vaste éventail d'intérêts relativement au couloir (entreprises, propriétaires fonciers, agriculteurs, résidents) afin de recueillir leurs commentaires et suggestions sur le plan. Un « profil du couloir routier de Carp » a été remis à tous les participants aux ateliers de sorte qu'ils possédaient tous la même information lors des discussions sur l'avenir du couloir.

Le texte qui suit résume la vision, les idées, les stratégies suggérées lors des ateliers qui se sont tenus respectivement le 26 août et le 21 octobre 2003.

### A) Atelier du 26 août

Au premier atelier, on a demandé aux participants d'évoquer la vision qu'ils avaient du couloir pour l'avenir. Les participants ont indiqué que le couloir routier de Carp devrait être reconnu comme étant :

- une zone d'emploi qui présente des attraits pour un grand éventail d'utilisations industrielles et commerciales
- un quartier commercial qui dispose d'un excellent accès à l'autoroute 417 et à l'aéroport de Carp
- un paysage rural
- une région où les gens travaillent, vivent et apprécient le mode de vie en milieu rural

On a ensuite invité les participants à identifier les points forts, les points faibles, les possibilités et les menaces du couloir. La liste suivante fait état des trois points qui sont revenus le plus souvent.

#### Points forts

- Facilités d'accès : chemin Carp, autoroute 417 et chemin March
- Aéroport de Carp
- Existence de propriétés industrielles ou commerciales attrayantes en vue d'une croissance future

#### Points faibles

- Aucuns services municipaux (égouts et approvisionnement en eau)
- Lacunes dans l'uniformité et l'équilibre de la conception
- Site d'enfouissement

#### Possibilités

- L'aéroport est un atout qui assume l'aménagement du couloir (marchandises, pas de passagers)
- Auto-suffisance visée : approvisionnement en eau/égouts (utilisation des technologies de pointe)
- Mise en évidence de la possibilité de s'associer à des activités de haute technologie. Possibilités de développement et d'emploi prévues

#### Menaces

- Manque de services (approvisionnement en eau, égouts, Internet haute vitesse)
- Coûts élevés d'aménagement. Ce qui oblige à chercher à l'extérieur du couloir des possibilités d'aménagement
- Absence de politiques de zonage claires (les promoteurs se trouvent dans l'impossibilité de planifier à l'avance les prochains aménagements de propriétés déterminées)

## **B) Atelier du 21 octobre**

Lors du second atelier, on a demandé aux participants d'identifier des stratégies qui permettraient de concrétiser leur vision du couloir et d'aborder les mesures qui devraient être incluses dans le plan pour tirer parti des points forts et des possibilités, tout en surmontant les faiblesses et les menaces du couloir. On a invité les participants à remplir un cahier de consultation et à répondre à une série de questions qui portaient sur :

- les services publics du couloir et la définition de l'utilisation du sol
- la promotion des possibilités d'emploi en milieu rural du couloir
- l'aspect visuel et la conception

### **Services publics**

Au cours du premier atelier, les participants ont identifié le manque de services municipaux (égouts et approvisionnement en eau) comme étant un point faible ou une menace du couloir. Le Plan officiel d'Ottawa stipule que l'aménagement de la zone rurale se fera surtout avec des services privés individuels. Aucune information détaillée n'indique actuellement qu'il y a des problèmes de qualité et de quantité d'eau dans le couloir. Les participants au second atelier ont appuyé la réalisation d'une étude pour examiner la qualité et la quantité d'eau, et définir tout problème potentiel. Ils ont aussi donné leur appui pour certaines des mesures suggérées pour la protection des ressources en eau souterraine.

### **Utilisation du sol**

Les participants ont indiqué que les utilisations industrielles et commerciales devraient être plutôt dirigées vers le chemin Carp. La portion sud qui se situe à l'autoroute 417 (où se trouvent la carrière et le site d'enfouissement) est considérée comme une zone industrielle lourde avec la portion nord qui est délimitée par l'aéroport de Carp. Les participants entrevoyaient une intensification graduelle des utilisations : de la zone commerciale routière aux zones industrielles légère et lourde à partir du nord (aéroport de Carp) jusqu'au sud (autoroute 417). La moitié arrière des lots qui donnent sur les chemins William Mooney et Old Oak Creek convient mieux à des utilisations résidentielles (non industrielles et non commerciales).

### **Promotion de la zone rurale d'emploi**

Les participants ont mentionné que l'accessibilité (à l'autoroute 417, à la zone urbaine et à l'aéroport de Carp), la zone rurale, le mode de vie en milieu rural ainsi que la disponibilité et le coût des terrains constituaient des raisons qui incitaient les entreprises à s'établir à l'intérieur du couloir. La diversité des commerces se trouvant présentement dans le couloir a été également identifiée comme une force. Le manque de services et de planification ainsi que la circulation ont été évoqués comme des raisons qui poussaient les entreprises à éviter le couloir. De plus, les participants croyaient que la création d'un couloir visuellement agréable ainsi qu'une meilleure promotion, effectuée par la WOEDA (West Ottawa Economic Development Association) et des courtiers immobiliers seraient d'excellentes façons de mettre en valeur le couloir.

### **Aspect visuel**

Les participants ont signalé que les vieux édifices étaient considérés comme des endroits ou des points d'intérêt spéciaux dans la communauté et qu'ils devraient être préservés et mis en valeur. Afin de rehausser l'image globale du couloir, les participants ont suggéré de planter des arbres, d'effectuer un aménagement paysager et d'améliorer l'organisation de l'utilisation du sol.

## **C) Réunion communautaire**

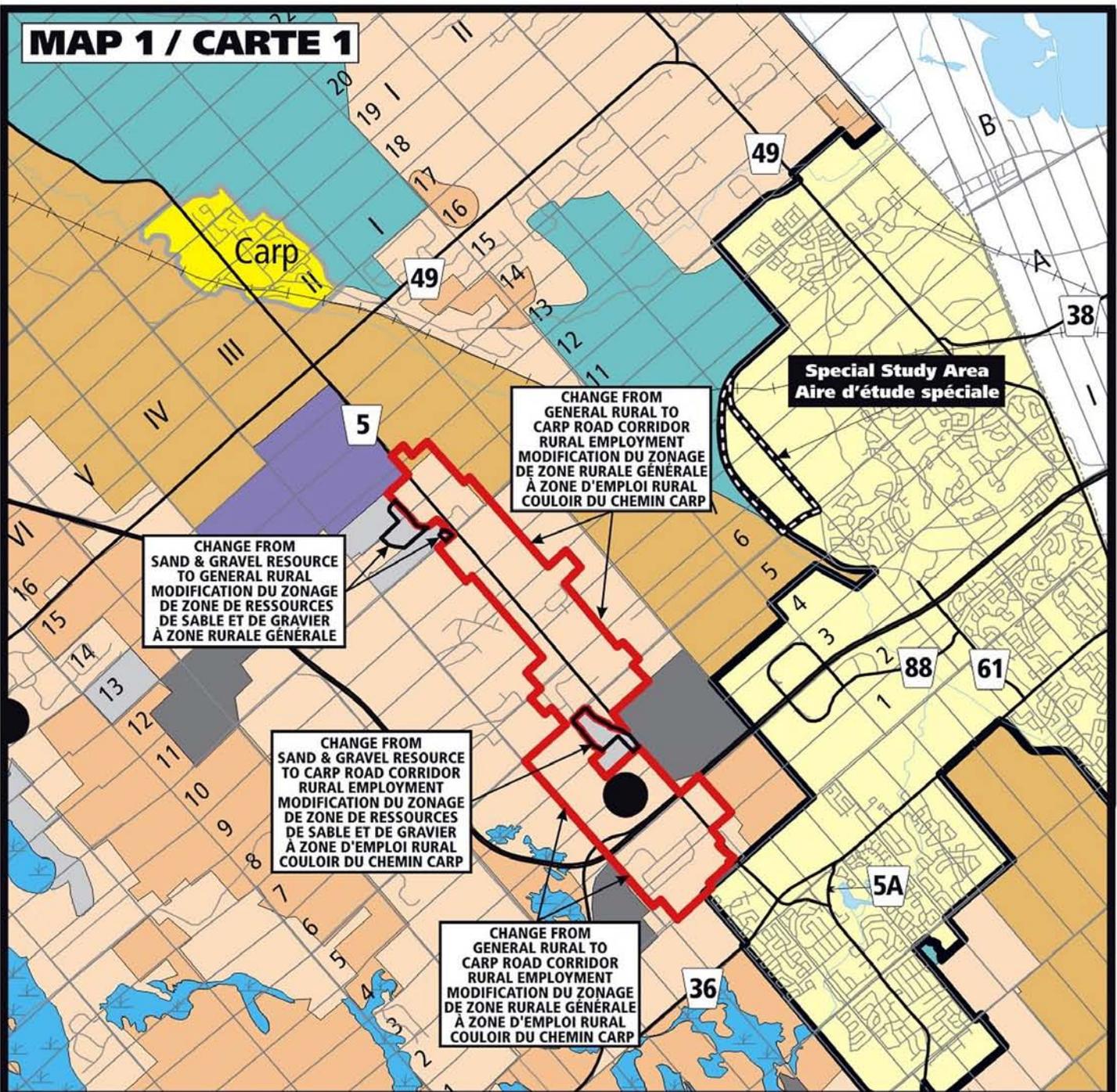
Une version préliminaire du plan de conception communautaire du couloir routier de Carp a été présentée sur le site Web de la Ville et distribuée aux centres du service à la clientèle. De plus, un dépliant a été distribué à tous les propriétaires fonciers du couloir :

- a) qui les informait de l'occasion qui leur était offerte d'examiner le plan de conception communautaire;
- b) qui les invitait à assister à une réunion communautaire et à y discuter du plan.

La rencontre a eu lieu au club de golf Irish Hill le 11 mars 2004.

Le public a adressé à la Ville 16 présentations comportant des commentaires sur le plan de conception communautaire. Les auteurs ont été informés par écrit du traitement de leur question/préoccupation dans le plan révisé.

# MAP 1 / CARTE 1



## Carp Road Corridor Study, Schedule "A" - Rural Policy Plan

Prepared by: CITY OF OTTAWA, DEVELOPMENT SERVICES DEPARTMENT, RESEARCH & TECHNICAL SERVICES DIVISION

### Étude du corridor chemin de Carp - Annexe A - Plan des politiques en milieu rural

Préparé par : VILLE D'OTTAWA, SERVICES D'AMÉNAGEMENT, DIVISION DE LA RECHERCHE ET DES SERVICES TECHNIQUES

Urban Area (see Schedule B)	Zone urbaine (voir annexe B)	Natural Environment Area	Zone écologique naturelle
Greenbelt (see Schedule B)	Ceinture de verdure (voir annexe B)	Major Open Space	Grand espace vert
Village	Village	Significant Wetlands	Terres humides d'importance
Agricultural Resource Area	Zone de ressources agricoles	South and East of the Canadian Shield	situées au sud et à l'est du Bouclier canadien
General Rural Area	Zone rurale générale	Carp Airport	Aéroport de Carp
Rural Natural Features Area	Zone rurale caractéristiques naturelles	Solid Waste Disposal Site	Site d'enfouissement des déchets solides
Limestone Resource Area	Zone de ressources calcaires	Urban Area Boundary	Limite de la zone urbaine
Sand and Gravel Resource Area	Zone de ressources de sable et de gravier	City Boundary	Limite de la Ville d'Ottawa



Scale / Échelle  
4km 2 0 2 4km

