

PLAN CONCEPTUEL DU CHEMIN JOHNSTON
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET LES LIGNES DIRECTRICES DE CONCEPTION

Approuvé par le Conseil le 13 avril 2011

PLAN CONCEPTUEL

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les principes d'aménagement et les lignes directrices de conception qui suivent seront utilisés par la Ville comme référence de principe pour orienter la préparation des demandes d'aménagement et pour évaluer les demandes soumises dans le cadre du processus d'examen. L'application de ces principes et de ces lignes directrices vise à assurer pour l'aménagement futur un niveau constamment élevé d'implantation, d'architecture et d'aménagement paysager.

1. Respecter les politiques de la Déclaration de principes provinciale et du Plan officiel pour ce qui concerne les terrains désignés comme situés dans un secteur d'emploi.
2. Encourager un aménagement qui permette au secteur de devenir un lieu d'affaires sain et économiquement viable, offrant une variété de possibilités d'emploi et atteignant un niveau élevé de design urbain en matière d'implantation, d'architecture et d'aménagement paysager, tout en reconnaissant le caractère unique de la voie ferrée le traversant.
3. Rechercher des mesures créatives et se préparer à les appliquer à chaque occasion offerte d'utiliser efficacement la voie ferrée existante, de manière à avantager pleinement le secteur d'emploi et le quartier résidentiel environnant.
4. Faciliter l'aménagement des terrains de manière efficace et efficiente, tout en permettant la création de diverses superficies d'îlots et de lots, et tout en reconnaissant que la superficie des lots sera déterminée par le marché et fondée sur la volonté des propriétaires, mais conforme aux minima établis par le Règlement général de zonage.
5. Appuyer la préférence à l'égard des utilisations d'industrie légère, manifestée lors du processus de consultation publique.
6. Faire appel aux services d'infrastructure existants et permettre au besoin leur expansion méthodique.
7. Donner l'occasion d'encourager la mise en place et l'intégration d'un service de transport en commun efficace dans les réseaux piétonniers et cyclistes, dans le secteur et entre les aménagements nouveaux et existants.
8. Construire deux routes locales afin d'offrir un accès maximal à la plus grande partie possible du secteur.

9. Réduire l'accès direct des véhicules au chemin Johnston depuis les terrains situés à l'angle nord-ouest des chemins Johnston et Conroy, et à l'angle nord-est de Johnston et Albion.
10. Encourager les liens vers les sentiers piétonniers et cyclables, tel qu'établi dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa, tout au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement.
11. Préserver le mieux possible les éléments topographiques, les formes particulières de relief, les caractéristiques végétatives et de drainage, afin de mettre en valeur l'aménagement du secteur, notamment en conservant tous les arbres adultes sains et les masses importantes d'arbustes adultes.
12. Veiller à ce que le boisé Conroy et la zone naturelle de Greenboro Turtlehead continuent d'être protégés lors de l'examen de nouvelles propositions d'aménagement dans le secteur, en appliquant toutes les mesures d'atténuation requises dans le cadre d'études complémentaires.
13. Favoriser un cadre d'aménagement achevé qui soit cohérent et qui fasse appel à un traitement paysager formel, afin de conférer au lieu un caractère visuel agréable et distinctif.
14. Veiller à ce que la jonction de l'aménagement avec le quartier résidentiel adjacent soit adaptée, les façades des bâtiments des nouveaux aménagements donnant sur le chemin Johnston.
15. Créer un environnement qui soit compatible physiquement et à l'esthétique valorisée sur les parties des propriétés visibles depuis les secteurs résidentiels adjacents, grâce à des éléments paysagers comme des talus, des arbres, des arbustes, des clôtures décoratives, etc.
16. Créer une séparation visuelle efficace entre les nouvelles utilisations de parc d'affaires et les utilisations industrielles, commerciales ou de services divers, moins esthétiques ou incompatibles et situées à proximité.
17. Appliquer l'approche de *Prévention du crime par l'aménagement du milieu* (PCAM) dans tous les aspects de l'examen des demandes d'aménagement.

LIGNES DIRECTRICES DE CONCEPTION

Les lignes directrices de conception abordent la manière dont l'aménagement peut être harmonieusement intégré au contexte actuel, comment il peut contribuer à l'image visuelle du secteur et comment il peut satisfaire aux exigences fonctionnelles imposées pour une circulation sécurisée et efficace. Ces lignes directrices recommandent de faire ressortir les points d'accès et le traitement des façades longeant l'emprise publique. Une grande attention sera portée à la compatibilité entre le nouvel

aménagement du *secteur d'emploi* et la collectivité environnante. Ces lignes directrices auront également pour objectif de limiter l'importance visuelle des aires de stationnement en les prévoyant à l'arrière des bâtiments ou en les dissimulant efficacement des zones piétonnières, des quartiers résidentiels et des voies publiques qui les entourent. Des liens piétonniers et cyclables efficaces seront prévus lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, en vue de créer un réseau sans obstacle desservant les lotissements du parc industriel et de l'ensemble de la collectivité. Des arbres de rue, plantés de manière cohérente sur tous les accotements publics, aideront à créer une identité visuelle solide et cohésive dans tout le parc industriel d'affaires. L'aménagement paysager sera utilisé efficacement aux intersections menant au parc industriel, de manière à dissimuler les éléments disgracieux et à servir de zone tampon séparant les résidences adjacentes des utilisations industrielles futures.

Tracé routier et îlots d'aménagement

1. Deux nouvelles routes locales seront construites et alignées dans un axe est - ouest, l'une au nord et l'autre au sud de la voie ferrée. La construction de ces routes sera sous la responsabilité des promoteurs et mise en œuvre par suite de l'approbation d'un plan de lotissement.
2. En fin de projet, chaque route reliera les chemins Albion et Conroy, maximisant ainsi les parcours de transport en commun, offrant une meilleure qualité de desserte aux cyclistes et aux piétons, et améliorant la sécurité publique en cas de besoin d'accès d'urgence.
3. La longueur du tronçon à construire sera déterminée lors du processus d'approbation des demandes de lotissement, sous réserve de l'accord du personnel. La construction par étapes des routes et/ou des îlots doit tenir compte d'une viabilisation adéquate, des opérations de surface, des accès d'urgence et de l'efficacité du transport en commun.
4. L'emplacement des deux nouvelles routes locales est conceptuel. Les tracés figurant sur le plan conceptuel illustrent une manière de donner accès au plus grand nombre possible d'emplacements de propriété individuelle, vacants et sous-utilisés, tout en limitant la production de circulation dans les quartiers existants.
5. Le nouvel aménagement situé à l'angle nord-ouest des chemins Conroy et Johnston disposera d'un accès automobile grâce à une nouvelle route locale reliant directement le chemin Conroy; toutefois, la création d'un accès piétonnier et cycliste au chemin Johnston sera encouragée.
6. L'accès automobile le plus approprié aux terrains situés du côté ouest du plan conceptuel, au sud de la voie ferrée, sera de préférence déterminé lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, et avec l'aide d'un dossier sur le transport ou d'une étude d'impact sur les transports, conformément aux lignes directrices relatives aux évaluations des

répercussions sur les transports de la Ville d'Ottawa. Dans les deux cas, les bâtiments donneront autant que possible sur le chemin Johnston et offriront aux piétons un accès direct à la voie publique.

7. Les quatre nouveaux carrefours devraient être définis comme autant d'entrées bien nettes et visuellement attrayantes, donnant accès au nouveau secteur d'emploi, soit grâce à un traitement paysager important et/ou une forme bâtie et par le choix du site d'implantation des nouveaux bâtiments.
8. Les îlots d'aménagement existants sont de superficie variable mais, globalement, sont vastes. Un plan de lotissement donnera lieu à la création des voies publiques et ainsi de définir des îlots ou des terrains plus petits, à des fins de commercialisation et d'acquisition. Les superficies minimales de lot sont établies dans le Règlement général de zonage. Le Plan conceptuel du chemin Johnston préservera la souplesse actuelle en la matière.

Utilisations et bâtiments autorisés

1. Le présent plan conceptuel encouragera une vaste gamme d'utilisations d'industrie légère à incidences légères, ainsi que des bureaux ou des utilisations similaires, dans un cadre de parc industriel de type campus, reconnaissant ainsi la présence d'un espace ouvert, de parcs et d'éléments naturels urbains. Les utilisations autorisées sont celles correspondant aux zones respectives, conformément au Règlement général de zonage, tel que modifié par le présent document, et touchent l'administration, la fabrication, la recherche et le développement, l'entreposage et la distribution. Une variété d'utilisations complémentaires sont également autorisées, comme celles relatives aux loisirs, à la santé, au conditionnement physique et aux services commerciaux (p. ex. : un dépanneur, une entreprise de services personnels, un restaurant, une station-service et un poste d'essence). Elles occuperont de petits terrains individuels ou seront regroupées dans de petits centres commerciaux, et seront destinées aux personnes travaillant et habitant dans le secteur ainsi qu'aux visiteurs de passage.
2. Orienter les bâtiments face à l'emprise publique et veiller à ce que les entrées principales soient clairement identifiables, visibles depuis la rue et accessibles à tous. Les entrées peuvent être mises en valeur par des halls élevés, des portes et un aménagement paysager caractéristiques, et également par un changement du matériau, de la texture ou de la couleur du revêtement.
3. Veiller à ce que les façades donnant sur le chemin Johnston et dont un côté donne sur d'autres voies publiques présentent un intérêt grâce à leurs détails architecturaux. Faire appel à ces détails architecturaux (p. ex. : fenêtres, impostes, portes) et à des choix de matériau permettant d'articuler et de rompre la masse des bâtiments.

4. Accentuer les terrains d'angle en dessinant des bâtiments qui ont un rapport avec les façades sur rue et qui offrent aux piétons un accès depuis l'angle de la rue.
5. Veiller à ce que les retraits des bâtiments permettent l'ajout d'éléments paysagers importants et un traitement mettant en valeur le paysage de rue.
6. Éviter les grands murs aveugles sur toutes les faces et encourager l'utilisation de véritables fenêtres donnant sur toutes les emprises publiques.
7. Assurer une visibilité vers l'intérieur des bâtiments depuis les façades en rez-de-chaussée donnant sur les voies publiques et les aires piétonnières. Les murs devraient être très transparents, les fenêtres et les portes représentant au moins 30 pour cent de leur surface.
8. Il est entendu que certains bâtiments, à cause de leurs fonctions, ne pourront être dotés d'une façade dont une part importante de la superficie est transparente (p. ex. : les zones de chargement). Les fonctions précitées doivent donner sur des murs qui ne sont pas orientés vers la voie publique et le domaine piétonnier. La surface extérieure de ces murs doit être conçue de manière à rompre l'effet visuel, grâce notamment aux techniques suivantes :
 - a. en variant le recul de la façade,
 - b. en utilisant différents matériaux de construction, couleurs, motifs et textures sur la surface des bâtiments;
 - c. en modifiant la ligne du toit;
 - d. en intégrant des vitrines aux façades;
 - e. en donnant un aspect particulier au rez-de-chaussée, aux étages du milieu et aux étages supérieurs des bâtiments.
9. Utiliser des matériaux de qualité supérieure pour l'aménagement de chaque emplacement.

Stationnement, chargement et services

1. Aménager les aires de stationnement à bonne distance des nouveaux points d'entrée et du chemin Johnston.
2. Aménager les aires de stationnement de surface à l'arrière des bâtiments, de manière à ce que les formes bâties fassent écran depuis les voies publiques et les résidences adjacentes.
3. Si les aires de stationnement ne peuvent pas être aménagées à l'arrière des bâtiments, un retrait plus important devra être prévu entre la limite du terrain et les bâtiments concernés, et les véhicules devront être efficacement soustraits à la vue.

4. Limiter les effets visuels et microclimatiques sur toutes les aires de stationnement et les autres grandes surfaces asphaltées, grâce à l'installation de plantes associée, si cela convient, à des talus de terre.
5. Diviser les grandes aires de stationnement en zones plus restreintes (au maximum 25 espaces de stationnement par rangée continue) à l'aide d'îlots paysagés aménagés au bout des allées de stationnement, larges d'au moins 3 mètres et d'une superficie d'au moins 15 m², et pouvant accueillir des arbres à feuillage caduc et de petits arbustes, ou à l'aide d'un couvert végétal, non constitué d'herbe, en remplacement des arbustes.
6. À tous les quatre rangées de places de stationnement, prévoir un terre-plein central paysagé, d'une largeur minimale de 2 m, recouvert d'arbres et/ou d'arbustes.
7. Le retrait séparant les aires de stationnement de l'emprise publique sera planté d'une rangée d'arbres qui formeront une couverture continue et d'arbustes de sous-étage. Lorsque la situation s'y prêtera, une seconde rangée d'arbres sera plantée. L'espacement des plantes et les essences choisies devront répondre à l'objectif des présentes lignes directrices de cacher les aires de stationnement et de faire de l'ombre sur le trottoir municipal au profit des piétons. La plantation pourra être assortie de talus esthétiques, de clôtures ou de murs de faible hauteur qui masqueront le stationnement. Le stationnement devra être bien caché en toutes saisons.
8. Le nombre d'entrées privées sera si possible limité par une incitation à aménager des accès partagés aux aires de stationnement, situés entre les bâtiments construits sur des propriétés distinctes.
9. Planter, le long des entrées privées principales, des arbres à feuillage caduc sur un ou deux côtés, espacés d'environ 7 m d'un centre à un autre.
10. Tous les accès aux zones de stockage doivent être soustraits à la vue depuis la voie publique et les résidences adjacentes, à l'aide de talus de terre et d'éléments paysagés. Cet écran doit être efficace en toutes saisons et la hauteur de l'aménagement paysager ne doit pas dépasser 1 m.
11. Les aires de chargement ne doivent pas donner sur le chemin Johnston et doivent être soustraites à la vue depuis le chemin Johnston et les résidences adjacentes.
12. Les aires de chargement ou de stockage des ordures doivent être situées à au moins 6 m d'une cour avant. Si elles jouxtent une utilisation résidentielle, des mesures d'atténuation devront être appliquées afin de réduire le bruit et les odeurs, y compris la possibilité d'exiger le stockage intérieur des ordures et des matières recyclables, un plus grand retrait depuis les terrains adjacents et la construction de structures autour des aires de chargement (« murs en aile »).
13. Installer les éléments de service pour le chargement, les ordures et les autres fonctions (transformateurs, compteurs d'eau, d'électricité ou de gaz, et équipement de chauffage, de ventilation et de climatisation) dans des endroits discrets où

ils ne nuiront pas à l'aspect esthétique du paysage de rue, et à bonne distance du domaine piétonnier et des résidences adjacentes.

14. Utiliser l'aménagement paysager et des matériaux assortis à ceux du bâtiment voisin pour cacher les aires où sont entreposés les dispositifs mécaniques, le matériel de service et l'équipement des services publics. Si le contexte s'y prête (p. ex. : proximité d'une résidence ou du chemin Johnston), installer ces éléments à l'intérieur du bâtiment. Tout équipement installé sur le toit sera efficacement dissimulé à l'aide d'un matériau adapté, assorti à celui du bâtiment.

Lignes directrices d'aménagement paysager

Les arbres de rue, plantés de manière cohérente sur tous les accotements publics, créeront une identité visuelle solide et cohésive dans tout le parc industriel d'affaires. Un aménagement paysager efficace sera réalisé aux carrefours d'entrée, afin de dissimuler les éléments disgracieux et, si nécessaire, pour servir de zone tampon entre les utilisations résidentielles adjacentes et les utilisations industrielles futures, et les nouvelles utilisations industrielles des utilisations existantes qui ne sont pas intéressantes au plan visuel.

1. Au moins 30 pour cent de la superficie totale du lot de chaque aménagement doit être paysagée.
2. Toute partie d'un emplacement non recouverte par un bâtiment ou une surface revêtue doit également être paysagée, même en cas de projet de construction de bâtiment pour une date ultérieure.
3. Au moins 35 pour cent de tous les arbres et 20 pour cent de tous les arbustes plantés sur un emplacement doivent être des conifères ou des essences à feuilles larges et persistantes.
4. Faire appel à de la plantation intensive le long de toutes les emprises publiques, entre la bordure et la limite de l'emprise, en suivant un modèle formel cohérent et caractéristique, de manière à créer un couvert continu ou un écran:
 - a. Planter des arbres à feuillage caduc le long de la rue, espacés d'environ 6 m d'un centre à un autre, tout en gardant à l'esprit que cet espacement peut varier selon les essences choisies;
 - b. Les arbres à feuillage caduc mélangés à des conifères le long de la rue doivent être espacés d'environ 7,5 m d'un centre à un autre.
5. Sélectionner des essences d'arbres non envahissantes, résistante aux conditions urbaines et à la sécheresse, en accordant la priorité aux essences indigènes satisfaisant à ces conditions.

6. Un espace paysagé d'au moins 3 m de large doit être prévu le long de toutes les lignes de propriété. Des allées piétonnières ou des pistes cyclables peuvent être intégrées dans cet espace.
7. Les limites de terrain latérales séparant chaque emplacement doivent être définies à l'aide de plantations informelles d'arbres et d'arbustes; sur la ligne de rue adjacente, un regroupement formel de conifères (au moins deux arbres de chaque côté de toutes les limites de terrain) doit être intégré à des plantes plus petites et contrastées, reliant les conifères aux arbres de rue à feuillage caduc.
8. L'aménagement de rigoles de drainage biologiques doit être envisagé comme moyen d'irrigation naturelle sur tous les îlots paysagés et les retraits paysagés longeant les limites de propriétés.
9. Les plantations cache-fondations seront encouragées devant tous les bâtiments donnant sur le chemin Johnston.
10. La plantation d'arbustes et/ou d'autres matériaux végétaux doit être encouragée sur la façade principale de tous les bâtiments (sauf si cette plantation atténue un élément ou un effet architectural distinctif) et le long des murs situés à proximité de tous les principaux espaces ou sentiers piétonniers, en tenant compte des principes de Prévention du crime par l'aménagement du milieu.
11. Utiliser du mobilier de rue et des éléments construits compatibles avec le paysage de rue et les emplacements privés (éclairage, éléments d'indication d'adresse et de signalisation, etc.), et faire appel à des motifs de plantation similaires le long des rues et sur les parties adjacentes aux emplacements privés (p. ex. : choix d'essences d'arbres et rythme de plantation le long des voies et des entrées privées, plantations définissant les limites de terrain, plantations aux points d'accès) afin de créer une unité visuelle solide dans tous le secteur d'emploi.
12. Créer une zone tampon paysagée sur les limites de tous les nouveaux aménagements, afin d'éviter les vues incompatibles ou peu esthétiques sur d'autres sites du secteur d'emploi, notamment le long de la voie ferrée ou devant les aires extérieures de stockage, et sur toute autre utilisation ne contribuant pas à un environnement agréable au plan esthétique, recherché dans le présent Plan.
13. Créer de petites cours ou places devant l'entrée principale de tous les bâtiments, les abriter des intempéries et les rendre visibles depuis la rue et/ou le début de l'entrée principale des véhicules menant aux aires de stationnement à l'arrière.
14. Toutes les entrées de bâtiment ainsi que les cours et les places attenantes doivent être bien éclairées, couvertes et clairement visibles en accédant au lieu; elles seront délimitées par des éléments paysagés.
15. Faire appel à des plantations ou à des arbustes de dimension adaptée et/ou à des arbres pour atténuer visuellement les longs murs des bâtiments (p. ex. : les sections de 9 m ou plus) disposant de peu de fenêtres ou de reliefs architecturaux importants, particulièrement si ces murs sont adjacents à des résidences ou facilement visibles depuis celles-ci.

Environnement piétonnier et cycliste

Au fur et à mesure que se développe le parc industriel d'affaires, il est essentiel de créer un environnement piétonnier et cycliste bien défini le long de toutes les voies publiques et dans chacun des emplacements d'aménagement.

1. Au cours du processus d'examen des demandes visant les lotissements ou les plans d'implantation, créer par étapes un réseau piétonnier et cyclable qui, en fin de projet, desservira la totalité du parc industriel d'affaires et permettra de relier les collectivités environnantes, les aires publiques, les aménagements collectifs et les arrêts de transport en commun.
2. Prévoir la répartition future d'îlots de sentiers à intervalles réguliers dans le parc industriel, qui permettront d'accéder aux sentiers futurs définis dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa et le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, au moment des demandes de lotissement et/ou de plan d'implantation.
3. Construire des trottoirs ou des sentiers polyvalents au moins d'un côté des nouvelles voies publiques, conformément aux normes de la Ville.
4. Prévoir des liens piétonniers et cyclistes adéquats vers tous les nouveaux aménagements immédiatement adjacents au côté nord du chemin Johnston, dans le cadre du processus d'examen des demandes de plan d'implantation et de lotissement.
5. Prévoir des pistes cyclables sur toutes les nouvelles voies publiques.
6. Offrir un environnement physique sécurisé, pratique, universellement accessible à tous les utilisateurs et globalement agréable pour les piétons, en prévoyant des allées piétonnières larges d'au moins 1,5 m, et d'au moins 2 m dans le cas des allées menant à une entrée principale de bâtiment.
7. Veiller à ce que toutes les zones du réseau automobile et piétonnier soient éclairées afin d'offrir une visibilité suffisante pour la sécurité, de préférence à l'aide de dispositifs autostables efficaces dans leur fonction et en limitant les éblouissements et le débordement de lumière. Les normes de positionnement des appareils d'éclairage doivent être appliquées pour aider à délimiter les parcours et à offrir une définition spatiale aux diverses zones fonctionnelles.
8. Signaler tous les sentiers piétonniers et les liens cyclistes menant aux sentiers environnants et désignés dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa.
9. Prévoir des aires de repos et ombragées le long des sentiers, à des intervalles d'environ 200 m.
10. Définir clairement les passages piétonniers et cyclistes à l'aide de revêtement particulier.

11. Prévoir des aires de stationnement pour vélos à des endroits très visibles, situés à proximité d'entrées de bâtiment bien éclairées, et les relier au réseau piétonnier.