

7 – Le Plan secondaire du secteur de Elmvale Acres

Section 1 : Introduction

Le présent Plan secondaire a pour objet d'orienter le réaménagement du centre commercial Elmvale Acres (1910, boulevard St-Laurent) et de la parcelle située à l'angle sud-ouest des chemins Smyth et Russell, et dont l'adresse est le 1990, chemin Russell. Ce plan secondaire doit être étudié à la lumière des politiques du Plan officiel.

Section 2 : Zone d'aménagement

La zone d'aménagement est représentée à l'annexe A (Plan de désignation).

Section 3 : Principes directeurs

Les principes directeurs suivants guideront le réaménagement de la zone d'aménagement :

- 1) Le secteur évoluera au fil du temps pour devenir un point d'intérêt attrayant et bien conçu pour la communauté, avec des façades dynamiques, des aires d'agrément extérieures et un nouveau parc.
- 2) Le secteur intégrera différents aménagements qui permettront de construire des résidences, des bureaux et des commerces, ce qui en fera un lieu où les résidents pourront vivre, travailler et se divertir.
- 3) Le réaménagement sera intégré au quartier par de multiples voies d'accès et par des façades de bâtiments dynamiques.
- 4) Le nouvel aménagement bordera le secteur avec une zone de transition : seront aménagés de petits immeubles sur l'avenue Othello, des immeubles de hauteur moyenne sur le chemin Smyth et des immeubles de grande hauteur sur le boulevard St-Laurent, près de la station de transport en commun.
- 5) Les nouveaux aménagements, ainsi que les aménagements existants, seront desservis par un réseau de transport en commun efficace misant sur des connexions dans toutes les directions et sur l'optimisation de la circulation. Le transport en commun deviendra ainsi une façon invitante de se déplacer pour les résidents, ce qui représente une évolution vers des moyens de transport durables.

- 6) Le fait d'offrir aux usagers du réseau de transport, et en particulier à ceux qui ne conduisent pas, un vaste choix de modes de transport accessibles permettra d'améliorer l'efficacité du réseau.
- 7) Les nouveaux aménagements permettront d'établir des liaisons clés pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur du site et aux abords de celui-ci, y compris un accès sûr et pratique aux stations de transport en commun et aux quartiers voisins grâce à des trottoirs, à des aménagements paysagers et à des espaces ouverts publics.
- 8) Les améliorations apportées aux intersections et aux emprises routières garantiront un accès sûr au secteur, quel que soit le mode de transport utilisé.

Section 4 : Aménagement du territoire et forme bâtie

Le lecteur trouvera dans l'annexe A (Plan de désignation) les désignations des terrains et les zones sous-jacentes de la hauteur des immeubles ci-après.

4.1 Secteur polyvalent du boulevard St-Laurent

- 1) La hauteur maximum autorisée des bâtiments pour les travaux d'aménagement sur le chemin Smyth est de neuf étages.
- 2) La hauteur maximum autorisée des bâtiments pour les travaux d'aménagement sur le boulevard St-Laurent est de 16 étages.
- 3) Les immeubles de grande hauteur, au sens défini dans le Plan officiel, doivent être bien proportionnés, intégrés au milieu environnant et conçus selon le modèle du socle et de la tour pour ce qui est de la forme bâtie.
- 4) Les nouveaux bâtiments adjacents au terminus de transport en commun devront comporter une façade et une masse articulées, et leur conception devra s'inspirer de techniques comme le retrait et le reculement afin d'éviter l'effet canyon le long de la voie publique et d'atténuer les répercussions visuelles et microclimatiques sur les espaces publics et privés.
- 5) En règle générale, la superficie au sol des tours ne devrait pas dépasser 750 mètres carrés.
- 6) La hauteur du socle devrait se situer entre trois et six étages pour un immeuble de grande hauteur. La tour devrait présenter un retrait conséquent par rapport aux faces du socle, et être articulée de façon à répartir sa masse, à dégager le paysage, à laisser passer la lumière du jour et à assurer une transition harmonieuse avec les propriétés adjacentes.

4.2 Secteur polyvalent de l'avenue Othello

- 7) La hauteur maximum autorisée des bâtiments est de deux étages.
- 8) La disposition et la forme des bâtiments adjacents à l'avenue Othello doivent s'adapter et s'agencer aux résidences de faible hauteur existantes de l'avenue Othello. Les garages donnant sur la rue du côté est de l'avenue Othello ne sont pas autorisés.
- 9) Les zones de chargement des secteurs commerciaux seront déplacées vers l'intérieur du site lors des différentes phases du réaménagement.

Section 5 : Domaine public

Le succès du réaménagement de la zone d'aménagement passe par la création d'un espace public invitant et fonctionnel. Les composantes de cet espace sont présentées à l'annexe B (Plan du domaine public et du transport). Le nouvel aménagement doit être conforme à ce plan secondaire et les politiques suivantes s'appliquent :

- 1) Les nouveaux aménagements le long de l'avenue Othello doivent offrir un paysage de rue continu. Les espaces qui séparent les bâtiments donnant sur l'avenue Othello et le trottoir seront aménagés de façon à créer une bordure de rue dynamique et animée.
- 2) Afin d'urbaniser le chemin Smyth, les bâtiments seront construits plus près de la rue, et leurs murs seront agrémentés de surfaces vitrées, d'entrées pour les piétons, de terrasses et de cours intérieures, si possible.
- 3) La façade du boulevard St-Laurent deviendra un secteur favorable au transport en commun, avec une bordure de rue urbanisée comportant des façades actives et des trottoirs assez larges pour accueillir les usagers.
- 4) Les aires de stationnement pour véhicules donnant sur le boulevard St-Laurent doivent être soustraites à la vue.
- 5) Toutes les façades de bâtiment donnant sur les espaces ouverts et le parc doivent être animées. Les murs aveugles ne sont pas autorisés.

5.1 Parc

- 6) Les terrains destinés à l'aménagement de parcs publics doivent être aménagés conformément au Plan officiel. Le parc doit avoir une forme régulière, une superficie minimum de 0,32 ha, et 50 % de sa façade doit donner sur la rue. Dans les cas où il faut aménager des terrains de plus de 0,32 ha pour respecter les principes du calcul de la réservation des terrains à vocation de parc et qu'on ne peut pas le faire, on peut rétablir l'équilibre sous la forme d'un règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc conformément à la Loi sur l'aménagement du territoire et au Règlement

municipal visant les terrains réservés à la création de parcs ou à un règlement appelé à le remplacer et applicable à chacune des phases des travaux d'aménagement. La quote-part du quartier dans le règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc doit être affectée à un fonds de réserve pour financer la construction du parc.

- 7) L'aménagement et la cession du terrain à vocation de parc devraient coïncider avec le réaménagement de cette portion de la zone d'aménagement; on y retrouvera des installations et des programmes adaptés aux données démographiques de la zone d'aménagement au moment de l'aménagement approuvé par la Ville.
- 8) La conception du parc et de ses installations sera placée sous la direction de la Ville, qui agira de concert avec les membres de la collectivité.
- 9) Tous les travaux nécessaires en raison de la contamination du sol sur un terrain à vocation de parc sont aux frais du promoteur. Les infrastructures de viabilisation (eau potable, eaux pluviales, eaux usées et électricité) doivent s'étendre, aux frais du promoteur, jusqu'à la ligne de lot du parc.
- 10) Lors du transfert du terrain à vocation de parc à la Ville, un financement supplémentaire, qui servira à l'aménagement du parc, sera versé par le promoteur selon le taux par hectare et le taux d'indexation utilisés par la Ville pour l'aménagement de parcs au moment où le terrain est cédé à la Ville. Le secteur utilisé pour le calcul du taux de financement par hectare comprend l'ensemble des terrains réservés à la création de parcs compris dans le Plan (environ 0,5 ha de terrain à vocation de parc).

5.2 Espaces publics appartenant à des intérêts privés

- 11) Les espaces publics appartenant à des intérêts privés (EPAIP) doivent être aménagés sur les sites généraux représentés dans l'annexe B (Plan du domaine public et du transport). Les changements apportés à l'implantation, à la configuration et à la superficie des EPAIP n'obligent pas à modifier ce plan secondaire ni ses annexes, à moins que ces changements soient contraires aux politiques suivantes sur les EPAIP.
- 12) Dans l'ensemble du secteur du plan secondaire, les EPAIP doivent s'étendre sur une superficie totale combinée d'environ 3 800 mètres carrés, et chaque EPAIP ne doit pas, à lui seul, faire moins de 650 mètres carrés. Le ratio de la longueur par rapport à la largeur des EPAIP ne doit pas être supérieur à 2/1.
- 13) Les EPAIP sont destinés à l'usage exclusif du public et ne doivent pas être consacrés à des aménagements privés comme des terrasses commerciales.

- 14) Les EPAIP doivent être conçus de concert avec la Ville et selon les normes du Manuel d'aménagement des parcs de la Ville.
- 15) Les EPAIP doivent être conçus selon différentes phases par le promoteur dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

Section 6 : Transport et circulation

- 1) Les améliorations proposées au réseau de transport et à la circulation sont illustrées à l'annexe B (Plan du domaine public et du transport). Les changements apportés à l'emplacement, à la configuration ou à la largeur des rues, des allées, des intersections et des liaisons piétonnables et cyclables n'exigeront pas la modification du Plan.
- 2) Le secteur évoluera en vue de réduire le stationnement en surface. Les places de stationnement pour les commerces au rez-de-chaussée seront situées à l'intérieur du site et soustraites à la vue depuis la rue. Les places de stationnement à l'intérieur des bâtiments seront aménagées au-dessus ou au-dessous du niveau du sol, mais pas au niveau du trottoir.
- 3) Des allées privées seront aménagées et conservées afin de donner priorité aux piétons en leur permettant de traverser la rue en toute sécurité et en exigeant que les véhicules leur cèdent le passage.
- 4) Les voies d'accès au secteur seront améliorées grâce à la répartition de la masse de bâtiments existants et à l'aménagement de passages piétonniers paysagés.
- 5) La connectivité à la station de transport en commun sera optimisée grâce à la création d'une promenade piétonnière qui traversera le centre du site d'est en ouest. Aux points où le sentier piétonnier traverse une allée de stationnement, des améliorations aux marques sur la chaussée seront apportées.
- 6) Les entrées et sorties des stationnements souterrains des immeubles de grande hauteur seront conçues de façon à maximiser la circulation des véhicules vers le réseau d'artères principales afin de réduire la circulation des véhicules à l'intérieur et l'utilisation du réseau routier local adjacent.
- 7) Dans le cadre des objectifs de mobilité durable de la Ville, il faut promouvoir le recours aux services d'autopartage et aux véhicules électriques en prévoyant des places de stationnement désignées pour ces aménagements, qui seront déterminés dans le cadre des processus régissant les demandes d'aménagement.
- 8) Dans chacune des phases des travaux d'aménagement, il faut mener une étude de transport afin de déterminer la conception détaillée des mesures de transport et de

circulation, conformément aux Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville.

- 9) Pour résoudre les problèmes de vitesse et de circulation de transit entre l'aire de l'étude et les environs, le promoteur doit mener un examen de la gestion des transports en commun du quartier afin d'établir les mesures d'atténuation voulues dans le voisinage immédiat des travaux d'aménagement conformément aux Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports.
- 10) Les stratégies de gestion de la demande en transport doivent être mises en œuvre dans le secteur au moment des travaux de réaménagement. Les laissez-passer de transport en commun des nouveaux résidents et les panneaux indicateurs d'information sont des stratégies recommandées pour la gestion de la demande en transport.
- 11) Tous les nouveaux travaux d'aménagement doivent également prévoir des espaces exclusifs pour les services d'autopartage et pour les bornes de recharge des voitures électriques.
- 12) La modification de l'intersection du chemin Smyth avec le chemin Russell et l'avenue Othello ainsi que la construction du carrefour giratoire sur le boulevard St-Laurent sont des projets d'infrastructure liés à des redevances d'aménagement. Ces infrastructures seront aménagées dans le cadre du programme de redevances d'aménagement. La mise en place du carrefour giratoire devra être réalisée conformément aux modalités suivantes :
 - a) l'installation d'un feu de virage à gauche réservé aux autobus à l'angle du boulevard St-Laurent et du chemin Russell (emplacement sud) permettant un accès au chemin Russell en direction nord;
 - b) l'installation d'une signalisation de priorité pour les autobus au coin du boulevard St-Laurent et du chemin Russell (emplacement nord);
 - c) la possibilité d'installer une œuvre d'art public ou de réaliser un aménagement paysager non loin du carrefour giratoire sera envisagée lors de sa conception et de sa construction, conformément aux politiques sur l'art public de la Ville;
 - d) en fonction du calendrier de la modification de l'intersection de l'avenue Othello, du chemin Smyth et du chemin Russell, l'aménagement d'une voie de virage à droite en direction nord reliant l'avenue Othello et le chemin Smyth pourrait être nécessaire lors de l'aménagement de la façade du chemin Smyth, si celui-ci a lieu avant la modification.

6.1 Boulevard St-Laurent

- 13) La portion du boulevard St-Laurent adjacente au terminus de transport en commun, présentée à l'annexe B (Plan du domaine public et du transport) sera conçue selon une

approche de « rue complète », notamment en intégrant des voies réservées au transport en commun et en mettant en valeur les modes de transport actifs.

- 14) Un nouveau carrefour giratoire illustré à l'annexe B (Plan du domaine public et du transport) fera en sorte que le réseau de transport en commun et la station d'autobus seront plus efficaces, tout en améliorant la circulation des véhicules et des piétons traversant le secteur et se déplaçant sur le site.

6.2 Avenue Othello

- 15) L'accès à l'avenue Othello sera conçu de manière à limiter la circulation de transit vers les quartiers voisins.
- 16) L'intersection de l'avenue Othello, du chemin Smyth et du chemin Russell sera modifiée en réponse à des préoccupations de longue date concernant les délais associés à la synchronisation des feux de circulation, à la sécurité publique et à la visibilité.
- 17) L'avenue Othello sera conçue selon le principe de la rue complète, et les améliorations devront être réalisées par étapes et selon le processus d'examen d'une demande d'aménagement. Ces améliorations devront comprendre :
 - a) la mise en place de mesures de modération de la circulation, notamment l'aménagement d'intersections surélevées plus étroites grâce à l'ajout d'avancées de trottoir;
 - b) la réduction de la limite de vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h;
 - c) l'amélioration des occasions permettant d'aménager des infrastructures piétonnables et cyclables;
 - d) l'aménagement d'un nouveau trottoir le long du périmètre ouest du site, entre les chemins Smyth et Pleasant Park;
 - e) les améliorations de l'avenue Othello qui se situent au sud du centre commercial Elmvale Acres devront être réalisées dans le cadre du programme de redevances d'aménagement.

6.3 Terminus de transport en commun

- 18) La Ville n'autorisera pas de nouveaux moyens d'accès pour les véhicules à moteur dans la zone du boulevard St-Laurent devant le terminus de transport en commun afin d'éviter les conflits avec le transport en commun, de conserver l'espace nécessaire aux opérations du transport en commun et d'améliorer la sécurité des piétons.
- 19) Les promoteurs du nouvel aménagement consulteront la Ville en vue d'intégrer les nouvelles installations de transport en commun comme les abribus, les panneaux d'information pour les passagers, et ainsi de suite, dans les halls des rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments donnant sur la station de transport en commun sur le boulevard

St-Laurent. Les aires de service et de service public qui ont diverses vocations à l'intérieur d'un même bâtiment ou entre plusieurs bâtiments devraient être partagées afin de maximiser l'espace.

- 20) Dans le cadre du nouvel aménagement, le promoteur consultera la Ville pour veiller à ce que les arrêts de transport en commun, les abris et les passages pour piétons soient installés à des endroits centraux afin de faciliter l'accès de l'ensemble des usagers et des occupants des immeubles. Les quais de transport en commun faciliteront la circulation des piétons et intégreront des composantes favorables à l'utilisation du transport en commun.
- 21) Le nouvel aménagement devra comporter une signalisation claire, un aménagement paysager et des œuvres d'art public à proximité des arrêts de façon à promouvoir le potentiel piétonnier, l'orientation et le sentiment d'appartenance au lieu.
- 22) Des accès piétonniers directs bien éclairés et protégés des intempéries seront aménagés entre la station de transport en commun et les principales destinations dans le cadre du nouvel aménagement pour améliorer le confort, la visibilité et la sécurité des piétons.

Section 7 : Mise en œuvre

- 1) L'appendice 1 (Plan de visualisation) est un plan d'avant-projet représentant l'aménagement proposé du site bâti. Ce plan de démonstration a servi à guider la préparation de ce plan secondaire et de ses politiques, qui sont destinées à guider les travaux d'aménagement représentés. Toutefois, l'appendice 1 est conceptuel et pourrait être modifié sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification au Plan officiel.
- 2) Toutes les demandes de réglementation du plan d'implantation feront l'objet d'une notification et d'une consultation du public et prévoiront l'obligation de tenir une séance d'information et de commentaires avec la collectivité. L'avis sera diffusé conformément à la Politique sur les avis publics et la consultation pour les demandes d'aménagement de la Ville et à la Loi sur l'aménagement du territoire dans sa version modifiée.

Annexes

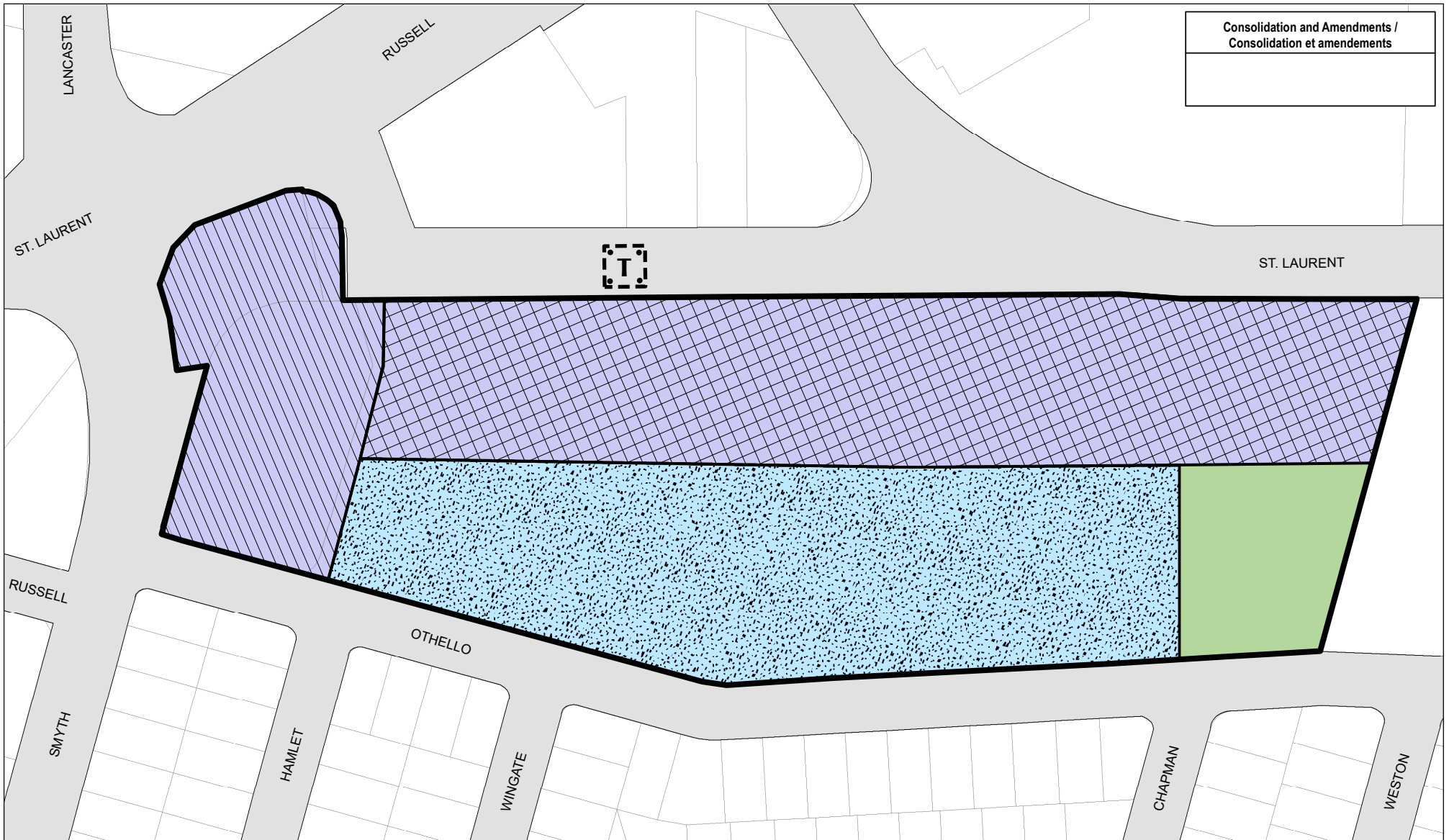
Annexe A – Plan de désignation

Annexe B – Plan du domaine public et du transport

Appendice

Appendice 1 – Plan de visualisation












Consolidation and Amendments /
Consolidation et amendements


Elmvale Acres

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe A - Plan de désignation

-  Secondary Plan Boundary /
Limite du plan secondaire
-  St Laurent Boulevard Mixed-Use Area /
Secteur à usage mixte du boulevard St-Laurent
-  Othello Avenue Mixed-Use Area /
Secteur à usage mixte de l'avenue Othello
-  Park /
Parc

- MAXIMUM BUILDING HEIGHTS /
HAUTEURS MAXIMALES DES IMMEUBLES**
-  2 storeys / étages
 -  9 storeys / étages
 -  16 storeys / étages

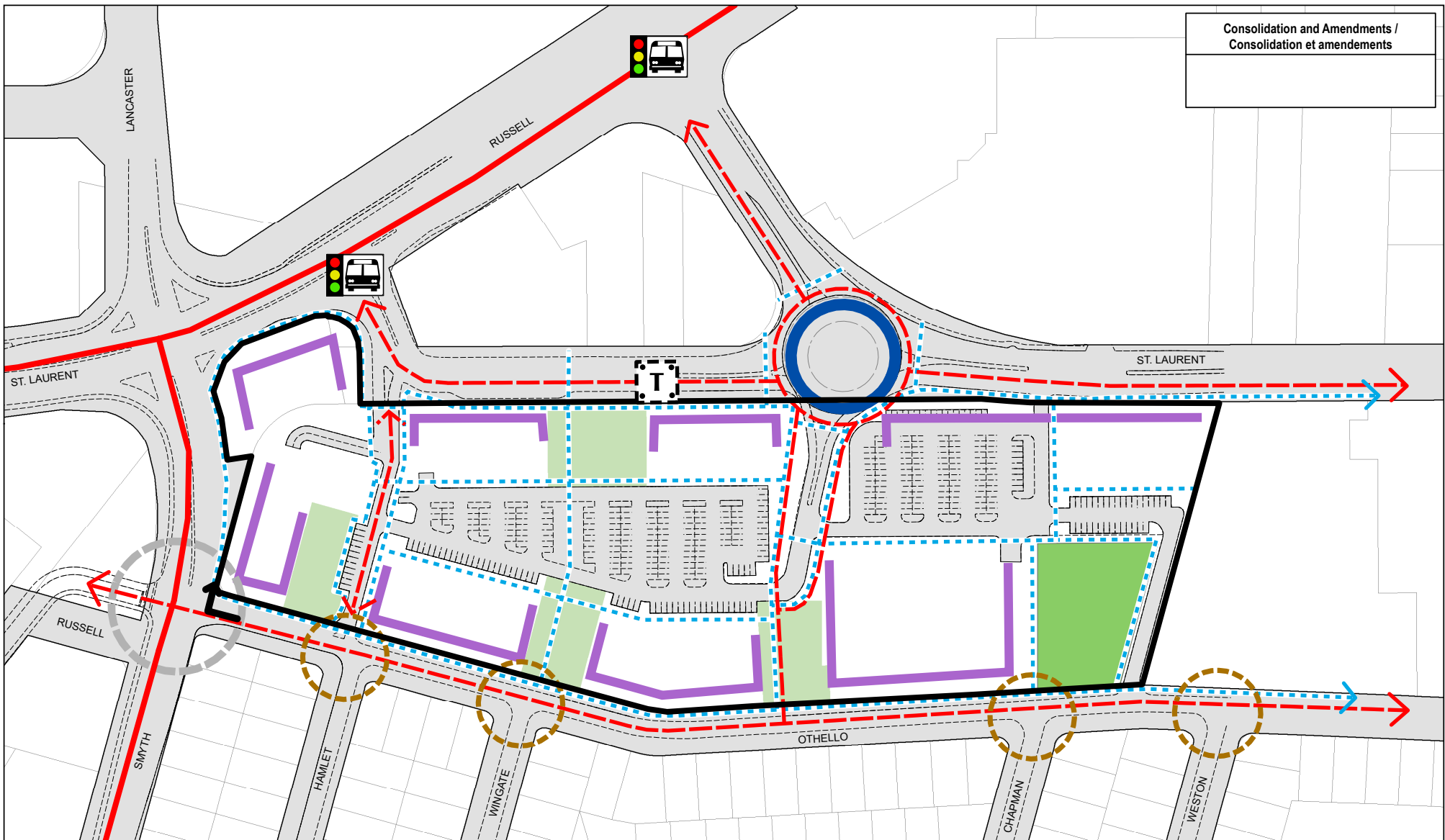
-  Transit Stop - Bus /
Arrêt de transport
en commun



Ottawa



0 25 50 75 Meters



Elmvale Acres

SECONDARY PLAN - Volume 2
Schedule B – Public Realm and
Transportation Plan

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Annexe B - Domaine public et transports

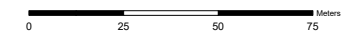
Secondary Plan Boundary /
Limite du plan secondaire

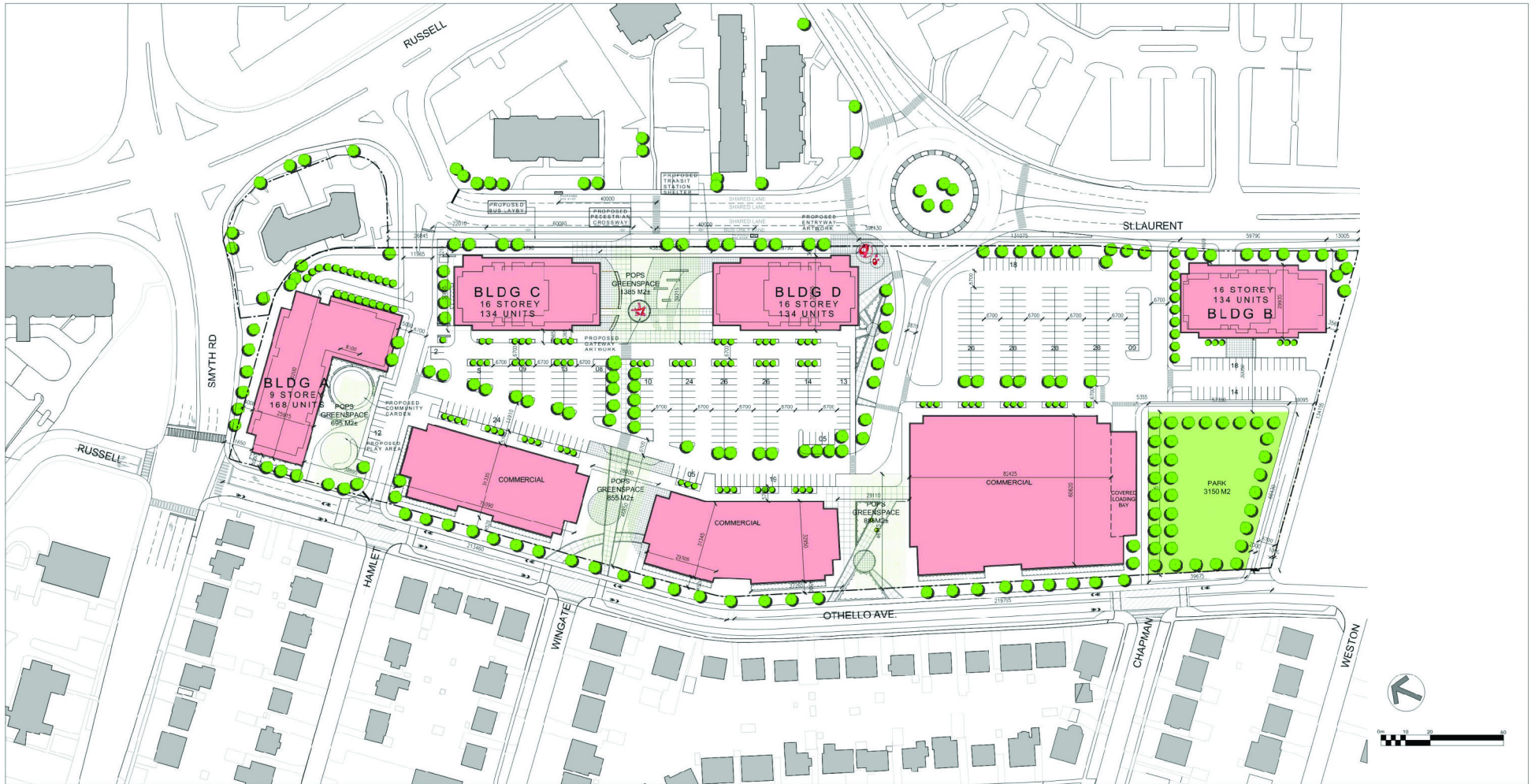
- Park /
Parc
- Privately-Owned Public Space (POPS) /
Espace public privé
- Pedestrian Connection /
Connexion piétonnière
- Cycling Connection /
Connexion cyclable

PUBLIC REALM AND TRANSPORTATION / DOMAINE PUBLIC ET TRANSPORTS

- Roundabout /
Carrefour giratoire
- Re-aligned / Signalized Intersection /
Intersection réalignée et signalisée
- Raised Intersection /
Intersection surélevée
- Transit Only Traffic Signal /
Feu de circulation réservé au
transport en commun

- Active Frontage /
Façade active
- Designated Right-Turn Lane /
Voie de virage à droite
- Transit Stop - Bus /
Arrêt de transport en commun
- Existing Cycling Spine Route /
Circuit principale existante





rla/architecture

15 / 05 / 2017

RIO CAN
REAL ESTATE INVESTMENT TRUST

Elmvale Acres

SECONDARY PLAN - Volume 2
Annex 1 - Demonstration Plan

PLAN SECONDAIRE - Volume 2
Appendix 1 - Plan de demonstration

SITE TOTALS / VALEURS ASSOCIÉES À L'EMPLACEMENT :

Site Area = 54,782.6m² (13.54 acres) / Superficie de l'emplacement = 54 782,6 m² (13,54 acres)

Commercial Area = 13410m² / Superficie de l'espace commercial = 13 410 m²

Residential Units = 570 / Unités résidentielles = 570




Residential Below Grade Parking – 285 / Stationnement résidentiel souterrain - 285

Outdoor Parking – 386 / Stationnement extérieur - 386

Privately Owned Public Space (POPS) Area + 2820m² (7%) / Superficie de l'espace public appartenant à des intérêts privés + 2 820 m² (7 %)

Park Area – 3150m² (5.8%) / Superficie du parc – 3 150 m² (5,8 %)

Combined Parks Area – 6970m² (12.7%) / Superficie totale des parcs – 6 970 m² (12,7 %)

-  POPS Area / Espace public appartenant à des intérêts privés
-  Park Area / Parc
-  Raised Intersection and/or Crossing / Intersection surélevée ou passage pour piétons surélevé



Planning, Infrastructure and Economic Development Department,
Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,
Analyse géospatiale, technologie et solutions