

---

# Plan secondaire du centre commercial Elmvale Acres

(Modification n° 189, 9 août 2017)

## 1.0 INTRODUCTION

Le présent Plan secondaire (« le Plan ») 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. Le Plan doit être considéré comme l'orientation stratégique du Conseil municipal en matière d'actions municipales et d'examen des demandes d'aménagement.

## 2.0 SECTEUR VISÉ

Le secteur visé est représenté à l'annexe A – Plan secondaire, secteur à l'étude.

## 3.0 PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes directeurs suivants guideront le réaménagement du secteur visé :

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 une variété d'utilisations du sol qui permettra l'aménagement de résidences, de bureaux et de 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.

## 4.0 UTILISATION DU SOL ET FORME BÂTIE

Les politiques de la désignation d'artère principale s'appliquent à l'ensemble du secteur à l'étude. Outre les politiques pertinentes du Plan officiel, cette section contient des politiques détaillées applicables à chaque utilisation du sol figurant à l'annexe B – Utilisation du sol. Les hauteurs de bâtiment maximales sont indiquées à l'annexe C – Hauteurs de bâtiment.

#### 4.1 Secteur polyvalent du boulevard St-Laurent

1. Les immeubles de hauteur moyenne qui comptent neuf étages ou moins sont autorisés sur le chemin Smyth.
2. Les immeubles de grande hauteur qui comptent 16 étages ou moins sont autorisés le long du boulevard St-Laurent.
3. Les immeubles de grande hauteur 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 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 m<sup>2</sup>.
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

1. Les petits immeubles d'un ou deux étages sont autorisés.
2. 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.
3. Les zones de chargements des secteurs commerciaux seront déplacées vers l'intérieur du site lors des différentes phases du réaménagement.

### 5.0 DOMAINE PUBLIC

Le succès du réaménagement du secteur visé passe par la création d'un espace public invitant et fonctionnel. Les composantes de cet espace sont présentées à l'annexe D – Espace public et transport. Le nouvel aménagement doit être conforme à ce plan. Les politiques suivantes s'appliquent :

4. 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.
5. 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.
6. La façade du boulevard St-Laurent deviendra un secteur favorable au transport en commun, avec une bordure de rue urbanisée comportant des façades dynamiques et des trottoirs assez larges pour accueillir les usagers.
7. Les aires de stationnement pour véhicules donnant sur le boulevard St-Laurent doivent être soustraites à la vue.
8. 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

1. Dix pour cent de la superficie totale du site serviront à la création d'un parc, ce qui représente environ 0,52 hectare. Le parc doit avoir une forme régulière, une superficie minimale de 0,32 hectare, et 50

pour cent de sa façade doit donner sur la rue. Les paiements applicables doivent être faits à partir du règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc pour chaque phase d'aménagement. Les règlements du Manuel d'aménagement des parcs et des sentiers de la Ville s'appliquent.

2. L'aménagement et la cession du terrain à vocation de parc devraient coïncider avec le réaménagement de cette portion du secteur visé; on y retrouvera des installations et des programmes adaptés aux données démographiques du secteur visé au moment de l'aménagement approuvé par la Ville.
3. 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.

## 5.2 Espaces publics appartenant à des intérêts privés

1. Une superficie d'environ 3 800 m<sup>2</sup> du secteur devrait être occupée par des espaces publics appartenant à des intérêts privés. Une série de quatre espaces publics appartenant à des intérêts privés est proposée à divers endroits du secteur, comme l'illustre l'annexe D – Espace public et transport.
2. Pour chaque espace public appartenant à des intérêts privés, des panneaux de signalisation indiquant le nom et l'adresse de l'espace, et précisant que celui-ci est ouvert au public, devront être installés bien en vue.
3. Chaque espace public appartenant à des intérêts privés doit avoir une superficie d'au moins 650 m<sup>2</sup>, et le rapport entre sa longueur et sa largeur ne doit pas dépasser 2:1.
4. Les espaces publics appartenant à des intérêts privés sont des espaces extérieurs libres qui servent à soutenir les phases de réaménagement et qui sont réservés à l'usage exclusif des membres du public. Aucun de ces espaces ne peut être converti en un espace privé, comme une terrasse commerciale.
5. Les changements apportés à l'emplacement, à la configuration ou à la superficie des espaces publics appartenant à des intérêts privés n'exigent pas la modification du Plan.

## 6.0 TRANSPORT ET CIRCULATION

Les améliorations proposées au réseau de transport et à la circulation sont illustrées à l'annexe D – Espace public et transport. Les changements apportés à l'emplacement, à la configuration ou à la largeur des rues, des allées, des intersections et des liens piétonniers et cyclables n'exigeront pas la modification du Plan.

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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 stationnements, des améliorations aux marques sur la chaussée seront apportées.
5. 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.

## 6.1 Boulevard St-Laurent

1. La portion du boulevard St-Laurent adjacente au terminus de transport en commun, présentée à l'annexe D – Espace public et 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.
2. Un nouveau carrefour giratoire illustré à l'annexe D – Espace public et 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

1. L'avenue Othello sera conçue selon l'approche de « rue complète » en mettant en place des mesures de modération de la circulation comme des intersections surélevées rétrécies par l'ajout d'avancées de trottoirs, des trottoirs des deux côtés de la rue et une limite de vitesse ramenée de 50 km/h à 30 km/h.
2. L'accès à l'avenue Othello sera conçu de manière à limiter la circulation de transit vers les quartiers voisins.
3. 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.

## 6.3 Terminus de transport en commun

4. Aucun nouvel accès ne sera autorisé dans la zone du boulevard St-Laurent donnant 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.
5. Les promoteurs du nouvel aménagement consulteront la Ville en vue d'intégrer les nouvelles installations de transport en commun (abribus, panneaux d'information pour les passagers, etc.) aux 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.
6. 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.
7. 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.
8. Des accès piétonniers directs bien éclairés et protégés des intempéries seront aménagés entre la station et les principales destinations dans le cadre du nouvel aménagement pour améliorer le confort, la visibilité et la sécurité des piétons.

## 7.0 MISE EN ŒUVRE

1. Améliorations apportées au réseau de transport :

- a. Une étude sur le transport doit être réalisée à chaque phase de réaménagement afin de mettre en place des mesures détaillées en lien avec le transport et la circulation, en conformité avec les lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports de la Ville.
  - b. Lors du processus de consultation pour le Plan, des préoccupations concernant les excès de vitesse et la circulation de transit dans le quartier en général – non seulement le secteur à l'étude – ont été soulevées par la collectivité. Le promoteur devra entreprendre une étude sur la gestion du transport dans le quartier afin de déterminer les mesures d'atténuation à prendre aux environs immédiats de l'aménagement, conformément aux lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports. D'autres rues des quartiers avoisinants peuvent être mises à l'étude afin de cibler d'autres occasions d'améliorer la gestion de la circulation, si celles-ci profitent à l'ensemble de la Ville selon les paramètres établis dans les lignes directrices sur la gestion de la circulation locale approuvées par le Conseil municipal.
  - c. Des stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) devront être mises en œuvre dans le secteur au moment du réaménagement. Font partie des stratégies recommandées l'offre de laissez-passer de transport en commun pour les nouveaux résidents et l'installation de panneaux d'information.
  - d. L'aménagement d'espaces d'autopartage et l'installation de bornes de recharge pour les véhicules devraient être envisagés dans le cadre du processus d'approbation du plan d'implantation.
  - e. 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, comportent des infrastructures soumises aux 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 :
    - i. L'installation d'un feu de virage à gauche pour les autobus à l'angle du boulevard St-Laurent et du chemin Russell (emplacement sud) permettant un accès au chemin Russell en direction nord;
    - ii. L'installation d'une signalisation de priorité pour les autobus au coin du boulevard St-Laurent et du chemin Russell (emplacement nord).
    - iii. 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.
    - iv. 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.
  - f. Les améliorations proposées pour faire de l'avenue Othello une rue complète, ici décrites, devront être réalisées par étapes et selon le processus d'examen d'une demande d'aménagement :
    - i. 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;
    - ii. La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h;
    - iii. L'ajout de chevrons vélos pour encourager les déplacements à pied et à vélo;
    - iv. L'aménagement d'un nouveau trottoir le long du périmètre ouest du site, entre les chemins Smyth et Pleasant Park;
    - v. 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.
2. Améliorations apportées au parc :
- a. Tous les travaux nécessaires en raison de la contamination du sol sur un terrain à vocation de parc sont aux frais du promoteur. Les installations de service (eau potable, eaux pluviales, eaux usées et électricité) devront être amenées à la ligne de lot du parc, aux frais du promoteur.

- b. La portion des paiements du règlement financier des frais relatifs aux terrains à vocation de parc destinée au quartier sera conservée dans un fonds de réserve pour aider à financer la construction du parc.
  - c. 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 hectare de terrain à vocation de parc).
3. Espaces publics appartenant à des intérêts privés :
    - a. La conception des espaces publics appartenant à des intérêts privés devra se faire selon le Manuel d'aménagement des parcs et des sentiers de la Ville et de concert avec celle-ci.
    - b. La conception de ces espaces sera réalisée en plusieurs phases par le promoteur dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.
  4. Toute demande d'approbation de réglementation du plan d'implantation fera l'objet d'un avis public et d'une consultation des résidents, notamment l'obligation d'organiser une séance communautaire d'information et de consultation, conformément à la politique sur les avis publics et la consultation de la Ville pour les demandes d'aménagement, en plus des autres exigences prévues par la *Loi sur l'aménagement du territoire*, modifiée, et le Plan officiel.

## **8.0 ANNEXES**

Annexe A – Zone d'étude

Annexe B – Utilisations du sol

Annexe C – Hauteurs de bâtiment

Annexe D – Domaine public et transports

Appendice – Plan de visualisation