

MER BLEUE

ZONE D'EXPANSION

PLAN DE CONCEPTION

COMMUNAUTAIRE

Ville d'Ottawa

Juin 2017

Plan préparé par :

IBI Group Inc.
Morrison Hershfield
Muncaster Environmental Planning Inc.
WND Associates Limited

TABLE DES MATIÈRES

1.	RÉSUMÉ	1
2.	CONTEXTE COMMUNAUTAIRE	2
2.1	Introduction	2
2.2	Conditions existantes de l'utilisation du sol	5
2.3	Cadre de planification	6
2.3.1	Déclaration de politiques provinciale	6
2.3.2	Plan officiel de la Ville d'Ottawa	7
2.3.3	Autres initiatives de la Ville d'Ottawa.....	8
2.3.4	Bâtir des banlieues meilleurs et plus intelligentes :	9
3.	PLAN D'UTILISATION DU SOL.....	11
3.1	Principes directeurs	11
3.2	Objectifs du plan d'utilisation du sol	13
3.3	Plan d'utilisation du sol.....	14
3.4	Aménagements autorisés dans toutes les catégories de l'utilisation du sol.....	17
3.5	Aménagements autorisés dans toutes les catégories résidentielles.....	17
3.6	Zones résidentielles	17
3.7	Aménagements commerciaux	19
3.8	Réseau d'espaces verts.....	19
3.8.1	Caractéristiques du réseau patrimonial naturel	20
3.8.2	Parcs.....	20
3.8.3	Écoles	21
3.8.4	Installations de gestion des eaux pluviales.....	22
3.8.5	Réseau de sentiers.....	22
3.9	Secteur de l'étude spéciale.....	23
4.	PLAN DE DÉMONSTRATION.....	24
4.1	Introduction	24
4.2	Potentiel d'aménagement	25
4.3	Parcs.....	28
4.4	Parc communautaire.....	29
4.5	Parcs de quartier	31
4.6	Miniparcs.....	31
4.7	Caractéristiques naturelles.....	32
4.8	Installations communautaires.....	32
4.9	Réseau de sentiers	32
5.	INFRASTRUCTURE	34
5.1	Rues	34
5.2	Transport actif	34
5.3	Transport en commun.....	35
5.4	Infrastructure de viabilisation	35
5.5	Services publics.....	36
6.	LIGNES DIRECTRICES DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE	37
6.1	Vision de la Conception	37
6.2	Structure communautaire	38
6.3	Lignes directrices sur le paysage de rue.....	40
6.4	Parcs et espaces libres.....	45
6.5	Lignes directrices sur la conception des sites et la forme bâtie	48
7.	MISE EN ŒUVRE ET INTERPRÉTATION.....	53
7.1	Modifications à apporter au plan de conception communautaire	53
7.2	Approbation des demandes d'aménagement	55
7.3	Conventions d'aménagement	57
7.4	Partage des coûts/plan financier	57
7.4.1	Convention sur les services essentiels.....	57
7.4.2	Autres travaux communs.....	58
7.5	Acquisition de parcs et d'espaces verts	58
7.6	Phases de l'aménagement	58
7.7	Services de transports en commun.....	59
7.8	Logements abordables	59
7.9	Surveillance des travaux d'aménagement	60

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition de l'utilisation du sol (par catégorie)

Tableau 2 : Répartition des zones résidentielles

Tableau 3 : Espaces verts

Tableau 4 : Projections sur le nombre d'habitations

Tableau 5 : Projections de population

Tableau 6 : Projections de l'emploi

Tableau 7 : Superficie à consacrer à l'aménagement des parcs

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Site visé

Figure 2 : Photographie à vol d'oiseau

Figure 3 : Plan d'utilisation du sol

Figure 4 : Plan de démonstration

Figure 5 : Zone d'accès à pied à moins de 10 minutes du Parc communautaire

Figure 6 : Rayons d'accès aux parcs de quartier à cinq minutes de marche

Figure 7 : Plan d'aménagement des sentiers et des espaces verts

Figure 8 : Plan de viabilisation conceptuel

Figure 9 : Plan des points d'entrée et des panoramas

Figure 10 : Vue en coupe d'une route collectrice (24,0 m)

Figure 11 : Vue en coupe d'une route collectrice à un arrêt d'autobus (24,0 m)

Figure 12 : Routes bordées de constructions d'un seul côté (14,0 m)

Figure 13 : Vue en coupe d'une rue locale (18,0 m)

Figure 14 : Vue en coupe d'une rue locale à deux trottoirs (18,0 m)

Figure 15 : Vue en coupe d'une voie arrière (6,5 m)

ANNEXES

Annexe A – L'équipe du projet

Annexe B – Consultation communautaire

Annexe C – Rapports sur les conditions existantes

Annexe D – Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes :
Analyse des orientations stratégiques et du plan d'action
(2015)

1. RÉSUMÉ

Le Plan de conception communautaire (PCC) de la zone urbaine en expansion 10 de Mer Bleue a été préparé par le Groupe de propriétaires de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue (GPZEUMB) en collaboration avec la Ville d'Ottawa. Le PCC vise à démontrer les moyens grâce auxquels l'aménagement de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue (ZEUMB) 10 permettra de répondre aux exigences du Plan officiel. Le PCC constitue également un cadre de planification pour la mise en œuvre de la politique du Plan officiel, dans le cadre du processus ultérieur d'approbation de l'aménagement et servira donc de guide dans la préparation et l'examen des éventuelles demandes d'aménagement.

La ZEUMB 10 est située au sud de la zone urbaine établie et s'étend sur une superficie de l'ordre de 219 hectares entre le chemin Mer Bleue et le chemin Tenth Line et le nord du village de Notre-Dames-des-Champs.

La ZEUMB se veut une collectivité contemporaine portée par un plan directeur et réunissant environ 3 500 logements qui permettraient d'accueillir approximativement 10 000 résidents. La conception générale de cette collectivité, qui s'articule autour du ruisseau McKinnons, prévoit un ensemble de logements, ainsi que de parcs et d'écoles répartis sur tout le territoire de la collectivité et accessibles à pied et à bicyclette. Pour promouvoir le transport actif, les quartiers seront reliés grâce à un réseau de voies complètes, qui suivra le réseau des rues et le couloir du ruisseau.

Le réalignement du chemin Wall ainsi que les nouvelles routes collectrices constitueront un réseau de routes intégré reliant les zones urbaines existantes et planifiées à l'ouest et au nord.

2. CONTEXTE COMMUNAUTAIRE

2.1 INTRODUCTION

Dans le cadre de l'examen, en 2009, du Plan officiel de la Ville, pour permettre de réaliser la croissance projetée jusqu'en 2031, la Ville a approuvé un certain nombre de zones d'expansion urbaine, qu'elle a désignées sous l'appellation de « secteurs de l'étude de l'expansion urbaine ». Avant d'aménager ces terrains, il faut déposer un plan de conception communautaire (le « PCC »), conformément à la section 2.5.6 du Plan officiel. En outre, la section 3.11 du Plan officiel institue un processus qui permet de continuer de modifier le secteur de l'étude de l'expansion urbaine pour en faire une « zone urbaine générale » et pour consacrer ce secteur à d'autres utilisations foncières adaptées à l'aménagement urbain.

Le Plan de conception communautaire (PCC) a été préparé pour établir un cadre communautaire d'aménagement du territoire pour la zone d'expansion urbaine Mer Bleue (ZEUMB) 10, en tenant compte des principes, des objectifs et des politiques de l'aménagement communautaire conformément aux directives du Plan officiel. L'objectif du PCC consiste à instituer un cadre pour la mise en œuvre de la politique du Plan officiel grâce au processus d'approbation des demandes d'aménagement. Le PCC tient également compte du fait que les travaux d'aménagement se dérouleront progressivement et permet donc d'assurer la mise en œuvre concertée des travaux d'aménagement. Les plans de conception communautaire se veulent des guides dans la préparation et l'examen des éventuelles demandes d'aménagement.

Le PCC s'inspire d'une analyse complète de la planification, de l'ingénierie et de l'environnement de la zone, ainsi que d'une consultation auprès des intervenants. Le processus d'établissement du PCC a été intégré dans le processus d'approbation de l'évaluation environnementale (EE) de portée générale, processus qui est obligatoire pour l'approbation des infrastructures municipales comme l'aqueduc, les égouts sanitaires ou pluviaux, les routes et les transports en commun. Ce processus intégré d'EE permet de concerter l'examen, la consultation et les approbations des questions relevant de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Loi sur les évaluations environnementales*.

Le Plan de conception communautaire a été préparé pour prévoir une approche plus circonstanciée dans la mise en œuvre de la politique du Plan officiel. L'objectif premier du Plan de conception communautaire est d'établir un plan détaillé d'aménagement du territoire afin de guider les travaux projetés d'aménagement dans la zone du Plan de conception communautaire.

La zone du PCC de Mer Bleue correspond à la désignation de secteurs de l'étude de l'expansion urbaine dont fait état l'annexe B de la Politique urbaine du Plan officiel de la Ville, et le périmètre de cette zone est généralement défini par :

- le chemin Mer Bleue à l'ouest;
- le chemin Tenth Line à l'est;
- les limites de la zone urbaine existante au nord;
- le village existant de Notre-Dames-des-Champs et les limites de la zone urbaine approuvée au sud.

Cette zone, représentée dans la **figure 1**, s'étend sur une superficie d'environ 219 hectares.

Le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue vise à orienter l'aménagement définitif de cette collectivité. Par conséquent, le Plan de conception communautaire, constitué du Plan d'utilisation du sol et du texte correspondant, ainsi que le Plan de démonstration détaillé et les Lignes directrices d'esthétique urbaine reproduite dans les sections 4 et 5 permettront :

- de mettre en œuvre les politiques pertinentes du Plan officiel de la Ville d'Ottawa;
- de réaliser les objectifs pertinents et les orientations stratégiques préconisés dans le document intitulé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » (2015);
- d'instituer un cadre complet pour gérer les nouveaux travaux d'aménagement grâce à un plan d'utilisation du sol et de transport qui étaye la connectivité de l'aménagement du territoire et les déplacements pour les transports en commun, les piétons, les cyclistes et les automobilistes;
- d'orienter le caractère et la forme des travaux d'aménagement, ainsi que l'éventail des vocations résidentielles et des types de logements dans la communauté, grâce aux Lignes directrices d'esthétique urbaine;
- de donner pour consigne de créer une transition appropriée entre les collectivités existantes et le nouvel ensemble;
- de constituer le point de départ de l'étude des demandes pour les plans de lotissement, le zonage et l'approbation du plan d'implantation;
- de constituer le point de départ de la planification et de la budgétisation de l'infrastructure.

En modifiant le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, on remplacera la désignation existante du « secteur de l'étude de l'expansion urbaine » par les désignations correspondantes de l'utilisation du

sol, en tenant compte du Plan officiel de la Ville d'Ottawa (par exemple, les désignations de « zone urbaine générale », de « caractéristique naturelle urbaine », et ainsi de suite) pour les terrains soumis au Plan de conception communautaire.

Le Plan de conception communautaire sera également mis en œuvre par la Ville conformément au Plan officiel de la Ville d'Ottawa, grâce à un plan secondaire et en vertu des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les municipalités* et d'autres lois applicables.



FIGURE 1 : Site visé

2.2 CONDITIONS EXISTANTES DE L'UTILISATION DU SOL

Dans la zone du PCC, les principales utilisations du sol sont constituées d'un ensemble d'utilisations rurales et agricoles, notamment des champs cultivés, des terrains en jachères et broussailleux, des zones boisées et des résidences agricoles ou non agricoles. Un bassin de gestion des eaux pluviales existant se trouve à l'ouest du chemin Tenth Line, dans la partie nord de la zone du PCC (figure 2).

Le village de Notre-Dame-des-Champs s'étend au sud de la zone du PCC et comprend des utilisations résidentielles et institutionnelles connexes, ainsi que des utilisations commerciales et des utilisations non résidentielles limitées, axées essentiellement sur le chemin Navan Road. L'entreprise de gestion des sites d'enfouissement, Waste Services Inc., occupe un site du côté sud du chemin Navan et traite actuellement les déchets solides non dangereux (déchets de construction et de démolition, matériaux inorganiques et compostage organique).

La partie d'Ottawa du Sentier récréatif Prescott-Russell, qui s'étire à l'est sur 3 km jusqu'à la limite de la Ville et du comté, se trouve au sud du chemin Navan. La conversion, sur 72 km, de la voie ferrée en sentier traverse le territoire d'est en ouest (de St-Eugène jusqu'à Hammond) et traverse cinq des huit municipalités, soit Hawkesbury Est, Champlain, La Nation, Alfred-Plantagenet et Clarence-Rockland.

La zone de conservation Mer Bleue se trouve au sud de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue, non loin du village de Notre-Dame-des-Champs. Cette zone de conservation est un refuge faunique unique et un secteur gérés par la Commission de la capitale nationale (CCN).

Il n'y a pas de propriétés ni d'édifices patrimoniaux désignés dans la zone du PCC.



FIGURE 2 : Photographie à vol d'oiseau

2.3 CADRE DE PLANIFICATION

Voici un aperçu du cadre stratégique de planification du gouvernement provincial de la Ville qui sous-tend le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue.

2.3.1 Déclaration de politiques provinciale

La Déclaration de politiques provinciale (DPP) de 2014 définit l'orientation de la politique sur les questions d'intérêt provincial dans la planification et l'aménagement du territoire. Les pouvoirs attribués en vertu de la DPP découlent de l'article 2 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, et toutes les décisions touchant les questions d'aménagement en Ontario doivent être « conformes » aux politiques de la DPP. L'intérêt provincial porte essentiellement sur la gestion de la croissance en fonction de l'utilisation efficace des terres et de l'aménagement.

En particulier, on peut « assurer l'existence de collectivités saines et sûres, où il fait bon vivre » en faisant appel aux moyens suivants (entre autres) :

- aménager un éventail et une diversité appropriés d'utilisations à des fins résidentielles d'emplois (notamment industriels, commerciaux et institutionnels), récréatives et d'espaces libres pour répondre aux besoins à long terme;
- éviter les modèles d'aménagement et d'utilisation des terres qui pourraient causer des problèmes d'environnement ou de santé et de sécurité publiques;
- promouvoir des normes d'aménagement rentables, qui réduisent le plus possible les coûts de consommation et de viabilisation des terrains;
- veiller à ce que les infrastructures et les services publics nécessaires soient offerts pour répondre aux besoins actuels et projetés.

La section 1 de la DPP porte sur le renforcement et la qualité des banlieues et assure l'orientation des politiques sur les questions liées à l'esthétique des collectivités, par exemple :

- l'efficacité des modèles d'aménagement et d'utilisation des terres;
- un ensemble d'utilisations résidentielles, d'emplois, récréatives et d'espaces libres; des collectivités saines, vivables et sûres, dotées d'un ensemble approprié de types de logements et de densité d'habitation;
- des collectivités saines et actives pour les piétons et les cyclistes;
- l'optimisation de l'infrastructure existante et de l'infrastructure planifiée.

La section 2 de la DPP définit les politiques se rapportant à l'utilisation et à la gestion judicieuses des ressources, notamment :

- la protection des caractéristiques patrimoniales naturelles comme les régions boisées importantes, les habitats du poisson et les habitats des espèces en voie de disparition et des espèces menacées;
- la protection des ressources en eau;
- l'utilisation du périmètre du bassin versant à titre d'échelle d'aménagement écologique significative et d'outil de planification à long terme.

La section 3 de la DPP, qui porte sur la « protection de la santé et de la sécurité publiques », comprend des politiques destinées à protéger le public contre les dangers naturels ou d'origine humaine en orientant l'aménagement vers des secteurs situés à l'extérieur des terres dangereuses touchées par les risques d'inondation, d'érosion ou de plage dynamique.

Ces objectifs et politiques du gouvernement provincial sont également entrés en ligne de compte dans tout le processus de

préparation du PCC. En outre, les politiques de la DPP sont également transposées dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, qui apporte d'autres orientations générales sur les questions d'intérêt provincial et municipal.

2.3.2 Plan officiel de la Ville d'Ottawa

Le processus de préparation du PCC offre l'occasion de façonner l'aménagement et l'utilisation du sol de manière à réaliser et à mettre en œuvre les principaux buts et objectifs et les grandes politiques du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, notamment ceux qui se rapportent à la gestion de la croissance, dans un cadre qui tient attentivement compte du caractère des collectivités voisines existantes et planifiées.

L'examen quinquennal complet le plus récent du Plan officiel de la Ville d'Ottawa (modification du Plan officiel) [MPO] n° 76) a été adopté par le Conseil municipal d'Ottawa le 24 juin 2009 et approuvé en vertu des modifications apportées par le ministère des Affaires municipales et du Logement le 24 décembre 2009; les questions soulevées dans les appels qui ont été interjetés ont finalement été tranchées par la Commission des affaires municipales de l'Ontario en juin 2012. L'examen ultérieur du Plan officiel de la Ville (2013) a donné lieu à la modification du Plan officiel n° 150 (adoptée et approuvée par le ministère des Affaires municipales et du Logement en 2014), qui fait actuellement l'objet d'un appel.

L'évaluation menée dans le cadre de la MPO 76 a permis de constater qu'il fallait aménager d'autres terrains de la zone urbaine dans le périmètre urbain pour porter la croissance jusqu'en 2031. Grâce à une analyse menée sur tout le territoire de la Ville pour déterminer l'emplacement de ces terrains supplémentaires, 11 zones potentielles ont été repérées et analysées à titre de comparaison. La zone d'expansion Mer Bleue a été recensée comme zone potentielle et a été très bien cotée pour porter la croissance projetée.

C'est pourquoi les terrains de la zone d'expansion Mer Bleue 10 ont été désignés comme des « secteurs de l'étude de l'expansion urbaine » dans le cadre de la MPO 76 et font l'objet, comme nous l'avons mentionné, d'une politique-cadre qui oblige à procéder à un certain nombre d'études complètes pour évaluer le potentiel d'aménagement de la zone (dont, entre autres, le patrimoine naturel, la viabilisation et les transports) et pour établir un concept détaillé pour l'aménagement des terrains.

La section 3.11 du Plan officiel définit dans les détails les exigences et le processus permettant d'intégrer les terrains désignés pour l'étude de l'expansion urbaine dans la zone urbaine, à savoir :

- les terrains seront évalués essentiellement pour l'aménagement résidentiel en zone urbaine;
- il faudra apporter une modification au Plan officiel pour désigner les terrains à titre de « zones urbaines générales » et pour mettre en œuvre les dispositions relatives à l'infrastructure, à l'environnement et aux espaces libres;
- il faudra établir un plan de conception communautaire (ou un plan conceptuel);
- la préparation de ce plan obligera à tenir un processus de consultation complet avec la communauté pour cerner les enjeux et les solutions envisageables;
- on préparera, avant d'examiner les éventuelles demandes d'aménagement, une entente avec les propriétaires portant sur l'emplacement et les coûts des parcs, des bassins d'eaux pluviales et des autres installations;
- des études définiront l'emplacement, le calendrier des travaux et les coûts de construction des routes et des installations de transport en commun, de même que des services d'eau et d'égouts, des services publics, des installations de gestion des eaux pluviales et de tous les autres éléments nécessaires, sur le site et hors du site, pour viabiliser la zone;

- un plan de gestion environnementale viendra définir le réseau du patrimoine naturel conformément à la section 2.4.3 du Plan officiel;
- les sentiers récréatifs seront indiqués;
- l'à-propos des installations communautaires existantes ou planifiées pour la zone sera évalué de concert avec les conseils scolaires et d'autres fournisseurs d'installations communautaires;
- l'éventail et l'emplacement des types d'habitations de la zone seront au moins constitués des éléments suivants :
 - au moins 45 %, mais au plus 55 % de maisons unifamiliales, et au moins 10 % d'immeubles d'appartements, le reste étant constitué d'habitations multiples distinctes des appartements;
 - une densité moyenne minimum globale de 34 logements par hectare net pour l'aménagement résidentiel. La densité résidentielle nette s'entend de la superficie des terrains consacrés exclusivement à des aménagements résidentiels, notamment les voies de circulation et les zones de stationnement internes des aménagements, en excluant toutefois les voies publiques, les emprises et tous les aménagements non résidentiels;
- le plan doit préciser les moyens grâce auxquels les autres politiques du Plan officiel seront réalisées, notamment, sans toutefois s'y limiter, le logement abordable et l'esthétique urbaine;
- les exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* doivent être respectées, dans les cas nécessaires;
- un plan de mise en œuvre financière sera établi.

En outre, avant les travaux d'aménagement, chaque propriétaire foncier devra se soumettre au processus d'approbation des plans de lotissement ou des plans de site et répondre aux exigences de la

section 4 (Examen des demandes d'aménagement) et des autres politiques pertinentes du Plan officiel.

2.3.3 Autres initiatives de la Ville d'Ottawa

Les plans, lignes directrices et études supplémentaires ci-après du Plan officiel ont permis d'orienter et d'encadrer la préparation de ce PCC :

- le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, approuvé par la CAMO (2012);
- le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa (2012);
- le Plan directeur des espaces verts de la Ville d'Ottawa (2006);
- les autres PCC;
- le document de la Ville d'Ottawa intitulé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action »;
- l'Étude cadre des transports (2013) et toutes les mises à jour qui y ont été apportées;
- le Plan sur le cyclisme de la Ville d'Ottawa (2013);
- le Plan de la circulation piétonnière de la Ville d'Ottawa (2013);
- le Plan directeur de l'infrastructure (2009) et toutes les mises à jour qui y ont été apportées;
- le Plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale (CCN);
- la Stratégie concernant les systèmes environnementaux naturels (SSEN);
- l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (EEEENU);
- la Stratégie de gestion des eaux pluviales (Plan directeur);
- le Plan stratégique pour le réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada (mise à jour);
- les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers;

- le Cadre en matière de santé et l'Environnement bâti de la Ville d'Ottawa;
- la Stratégie pour les terrains de sport;
- le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa;
- la Stratégie sur l'infrastructure de loisirs.

Comme nous l'avons fait observer, la désignation existante de « secteurs de l'étude de l'expansion urbaine » pour les terrains soumis au Plan de conception communautaire sera remplacée par les désignations correspondantes transposées dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa pour l'aménagement du territoire, en apportant une modification au Plan officiel.

2.3.4 Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action (2015)

En mars 2015, le Comité de l'urbanisme a approuvé le document intitulé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action » (BBMI). Le document BBMI vise à :

- améliorer l'efficacité et la fonctionnalité des nouveaux aménagements dans les « zones vertes » (par exemple, les terrains désignés à titre de secteurs de l'étude de l'expansion urbaine);
- améliorer dans l'ensemble la conception communautaire et urbaine;
- tenir compte de la rentabilité à long terme de l'aménagement.

Le document BBMI définit une « vision » qui exprime les « principes de l'urbanisme qui doivent s'appliquer aux banlieues au même titre qu'aux autres parties de la Ville ». Cette vision a permis de formuler les plans d'aménagement et d'infrastructure du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue.

Le document BBMI s'inspire aussi de l'ensemble des buts et des objectifs qui consistent à :

- veiller à ce que la densification des secteurs de banlieue s'accompagne de lotissements bien conçus;
- promouvoir des communautés complètes, marchables et propices au transport en commun;
- aménager des collectivités résidentielles attrayantes, efficaces et à même de répondre à des priorités contradictoires, notamment la réalité des ménages qui sont propriétaires de plusieurs voitures;
- favoriser différentes options de transport sécuritaires et fiables;
- encourager les collectivités économes en terrains et en infrastructures;
- harmoniser la qualité de l'esthétique urbaine avec les frais à long terme de l'entretien et de l'exploitation.

Ces buts et objectifs s'inscrivent dans les neuf secteurs thématiques essentiels définis dans le document BBMI :

- le réseau routier et l'utilisation du sol;
- les parcs et les espaces libres;
- la gestion des eaux pluviales;
- les terrains des écoles;
- le stationnement;
- les emprises routières;
- les ruelles arrière;
- les arbres;
- l'installation des services publics.

On a établi une série d'objectifs et d'orientation stratégique détaillés. Bien que nombre de ces questions s'appliquent à la phase détaillée de la conception et de l'approbation des travaux d'aménagement, ces questions ont été étudiées, le cas échéant,

dans l'analyse et l'établissement d'un plan d'utilisation du sol pour le PCC de la zone d'expansion Mer Bleue. Le lecteur trouvera dans l'annexe D l'analyse de la réaction exprimée dans le PCC au document BBMI (dans les cas pertinents).

3. Plan d'utilisation du sol

Les principes suivants définissent le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue, qui découlent : des grandes politiques du Plan officiel d'Ottawa, notamment celles qui se rapportent aux secteurs de l'étude de l'expansion urbaine; des objectifs et des orientations stratégiques préconisés dans le document « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes »; de la consultation communautaire; et enfin, de l'évaluation technique des perspectives et des contraintes de la zone.

3.1 PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes directeurs définissent l'orientation de l'aménagement du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue; ils ont été élaborés dans le cadre de la consultation et s'harmonisent avec le Plan officiel de la Ville.

Protéger les caractéristiques et les fonctions patrimoniales naturelles essentielles

- Le ruisseau McKinnons et d'autres fonctions patrimoniales naturelles importantes apportent un énorme concours au réseau d'espaces verts et seront protégés dans la zone d'expansion Mer Bleue. En plus de leur valeur environnementale, ces espaces verts offrent aussi des espaces libres et des installations de loisir et contribueront à une communauté saine.
- L'aménagement dans la zone d'expansion Mer Bleue viendra promouvoir des modes de transport actif, notamment la marche et le cyclisme, ainsi que l'utilisation des transports en commun afin de réduire les habitudes de consommation de l'énergie associées aux déplacements en voiture.
- On encouragera les promoteurs à respecter les normes en matière de bâtiments écologiques et à favoriser les économies d'énergie et la viabilité environnementale.

Créer des quartiers distincts, sains et vivables, adaptés et réceptifs à la collectivité Mer Bleue existante et intégrés dans cette collectivité

- Selon l'une des orientations stratégiques du Plan officiel d'Ottawa, « ... la croissance sera gérée de façon à créer des collectivités complètes offrant un bon équilibre d'installations et de services qui répondent aux besoins quotidiens des citoyens, notamment des écoles, des installations communautaires, des parcs, une variété de types d'habitation, des lieux de travail et des centres commerciaux ».
- La zone d'expansion Mer Bleue sera conçue pour mettre sur pied des quartiers résidentiels adaptés aux besoins des résidents dont les modes de vie et les revenus sont différents. Les quartiers doivent être dotés de points de mire comme les écoles, les parcs et les espaces verts, en plus de servir de hauts lieux locaux distinctifs, de points de rassemblement et de destinations pour les randonneurs.
- L'attention portée à la conception permettra de créer des collectivités attrayantes, dans lesquelles s'harmoniseront les bâtiments, les espaces libres et les transports.

Permettre d'aménager un ensemble de types de logements et de densités

- Les quartiers résidentiels devraient offrir un ensemble de types de logements (maisons individuelles, maisons jumelées, maisons en rangée et appartements) pour répondre aux besoins des résidents dont les modes de vie et les revenus sont différents.

Assurer l'étalement ponctuel et efficient par phases des infrastructures projetées

- On fera appel à un aménagement efficace des infrastructures existantes et aux nouvelles infrastructures de viabilisation pour s'assurer que l'aménagement de la zone d'expansion Mer Bleue permet d'utiliser ces installations efficacement et optimalement.
- On envisagera différentes normes d'aménagement dans les cas où ces normes permettent de réaliser une collectivité de qualité tout en respectant des normes adéquates d'environnement, d'exploitation et d'entretien.
- Les infrastructures de viabilisation doivent être réalisées de concert avec les travaux d'aménagement, et il faudrait se pencher sur les occasions de promouvoir la mise en œuvre en faisant appel à différents moyens de financement de ces infrastructures.

Prévoir un réseau connecté d'installations communautaires, dont des parcs, des écoles, des allées et des espaces libres

- La collectivité devrait être aménagée en fonction de points de mire identifiables, qui comprennent des utilisations permettant d'attirer tous les résidents, accessibles pour eux et donnant un « sentiment d'appartenance au lieu ». En outre, les parcs, les écoles et les espaces libres doivent être bien répartis sur tout le territoire de la collectivité et doivent être faciles d'accès pour les résidents.
- Les zones vertes doivent aussi être reliées grâce à des sentiers de randonnée et autres, à des installations de gestion des eaux pluviales, à des écoles et à des parcs afin de créer un réseau d'installations communautaires accessibles dans toute la collectivité.

Aménager un réseau de transport sûr et efficient, qui regroupe tous les modes de transport

- L'infrastructure des transports doit être réalisée de concert avec les travaux d'aménagement, et il faut se pencher sur les occasions d'en promouvoir la mise en œuvre grâce à différents moyens de financement.
- Un réseau de quadrillage de rues décalé, dont les quadrilatères sont dimensionnés pour encourager la randonnée, ainsi que des trottoirs et des sentiers très perméables et accessibles sur tout le territoire de la collectivité viendront justifier toutes sortes d'aménagement et de mode de transport. Les routes, les trottoirs et les sentiers doivent assurer la liaison de la collectivité.
- Les transports en commun viendront appuyer et servir la collectivité.
- On se penchera sur différentes normes d'aménagement technique dans les cas où ces normes permettent d'aménager une collectivité de qualité tout en respectant des normes adéquates d'environnement, d'exploitation et d'entretien.
- La zone d'expansion Mer Bleue doit être conçue pour s'adapter à tous les modes de transport selon un modèle d'aménagement qui met l'accent sur la sécurité des infrastructures pour la randonnée, le cyclisme et les transports en commun à l'intention de tous les groupes d'âge, de préférence aux déplacements en voiture.

3.2 OBJECTIFS DU PLAN D'UTILISATION DU SOL

Les objectifs suivants constituent le cadre du Plan d'utilisation du sol de la zone d'expansion Mer Bleue. Les objectifs de l'utilisation du sol seront également étudiés dans le contexte des directives du document Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes afin de concevoir et de mettre en œuvre un domaine public et des aménagements fonciers privés qui assurent la réalisation concertée et complète, dans le temps, de tout le secteur de l'étude du PCC.

Utilisation du sol

- *Réaliser des formes d'aménagement urbain compactes, axées sur les piétons et permettant de promouvoir l'interaction communautaire sur l'ensemble de la collectivité;*
- *Assurer un large éventail d'installations et de services communautaires stratégiquement situés pour répondre aux besoins des résidents de la localité;*
- *Promouvoir les densités d'aménagement dans les endroits qui permettent d'exploiter le réseau de transports en commun avec efficacité et efficacité;*
- *Offrir différentes formes de logement et gammes de prix abordables;*
- *Protéger l'environnement naturel et intégrer, dans le plan d'utilisation du sol, les caractéristiques patrimoniales naturelles essentielles et les espaces libres;*
- *Créer des espaces libres et des installations de loisir mettant l'accent sur les caractéristiques naturelles du ruisseau McKinnons;*
- *Reconnaître le potentiel de la densification à long terme des terrains déjà aménagés.*

Aménagement résidentiel

- *Promouvoir la possibilité d'aménager l'ensemble de formes de logements de faible, de moyenne et de forte densités pour qu'au*

moins 3 500 logements puissent être aménagés d'ici la fin du projet;

- *Réaliser un ensemble équilibré de types et de densité de logements dans l'ensemble de la collectivité pour permettre de réaliser les objectifs de l'utilisation du sol et des transports et pour promouvoir la qualité de l'esthétique urbaine;*
- *Encourager un ensemble de types et de densités de logements dans l'ensemble de la zone du PCC afin d'aménager une collectivité diverse et équilibrée et d'éviter les problèmes créés par des formes bâties homogènes;*
- *Tenir compte des politiques et des initiatives provinciales et municipales dans l'étude des nouveaux projets d'aménagement résidentiels.*

Perspectives d'emploi

- *Créer des lieux viables pour les activités professionnelles appropriées;*
- *Autoriser certaines entreprises installées dans les logements dans les quartiers résidentiels.*

Services

- *Veiller à ce que tous les projets d'aménagement soient raccordés intégralement aux services municipaux d'aqueduc et d'égout;*
- *Mettre en œuvre et viabiliser un système de gestion des eaux pluviales intégré dans le réseau d'espaces verts;*
- *Veiller à ce que les travaux d'aménagement se déroulent harmonieusement et soient échelonnés conformément aux principes de l'efficacité et de la rentabilité des services offerts.*

Transport et tracé des rues

- *Encourager un plan d'utilisation des sols et un réseau de transport favorisant l'accès par tous les moyens de transport;*

- Favoriser un cadre permettant d'aménager un réseau de sentiers grâce auquel les résidents de tous les groupes d'âge pourront faire appel à des solutions de transport actives et sécuritaires pour se rendre à destination et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- Encourager un réseau concerté de rues, de trottoirs et de sentiers assurant la sécurité et la commodité de la connectivité sur l'ensemble du territoire de la collectivité, ainsi qu'avec les transports en commun;
- Permettre d'aménager différentes emprises routières favorisant des aménagements compacts ou donnant l'occasion d'intégrer des installations pour le transport actif;
- Veiller à ce que les travaux d'aménagement soient conçus pour permettre d'avoir accès au transport en commun et pour promouvoir l'efficacité et l'efficacités de ces transports.

Possibilités d'aménagement d'espaces verts

- Établir un réseau d'espaces verts relié grâce à des couloirs de verdure, à des sentiers réservés et à des trottoirs piétonniers pour assurer l'accessibilité à l'intention de tous les résidents;
- Prévoir une répartition équitable des parcs communautaires et des parcs de quartiers situés à des distances de marche raisonnables pour tous les résidents;
- Assurer la protection d'importantes caractéristiques naturelles comme le ruisseau McKinnons et ses terrains boisés;
- Définir les couloirs d'espaces libres longeant le ruisseau McKinnons, les cours d'eau et les terrains inondables afin d'offrir des fonctions communautaires et des occasions de loisirs compatibles avec les caractéristiques naturelles et de contribuer à des modes de vie sains et à des environnements florissants.

Les sections suivantes font état de l'objectif et des vocations permises dans chaque catégorie d'utilisation du sol reproduite dans le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue, qui doivent respecter les Lignes directrices d'esthétique urbaine reproduites dans la section 5.0.

3.3 PLAN D'UTILISATION DU SOL

Le plan d'utilisation du sol de la zone d'expansion Mer Bleue est représenté dans la **figure 3**.

Voici la répartition des aménagements représentés dans la **figure 3** :

Utilisation du sol	Superficie nette (ha)	Pourcentage
Zone résidentielle	96	43 %
Zone résidentielle existante	7	3 %
Zone commerciale	3	2 %
Caractéristiques patrimoniales naturelles (ruisseau McKinnons et terrains boisés)	11	5 %
Espaces libres	1	1 %
Bassins de gestion des eaux pluviales	25	11 %

Bassins secs	3	1 %
Parcs	14	6 %
Écoles	13	6 %
Routes/infrastructures	46	21 %
Total	219	100 %

Remarque : Tous les chiffres peuvent être arrondis et pourraient ne pas correspondre au total

TABLEAU 1 : Répartition de l'utilisation du sol (par catégorie)

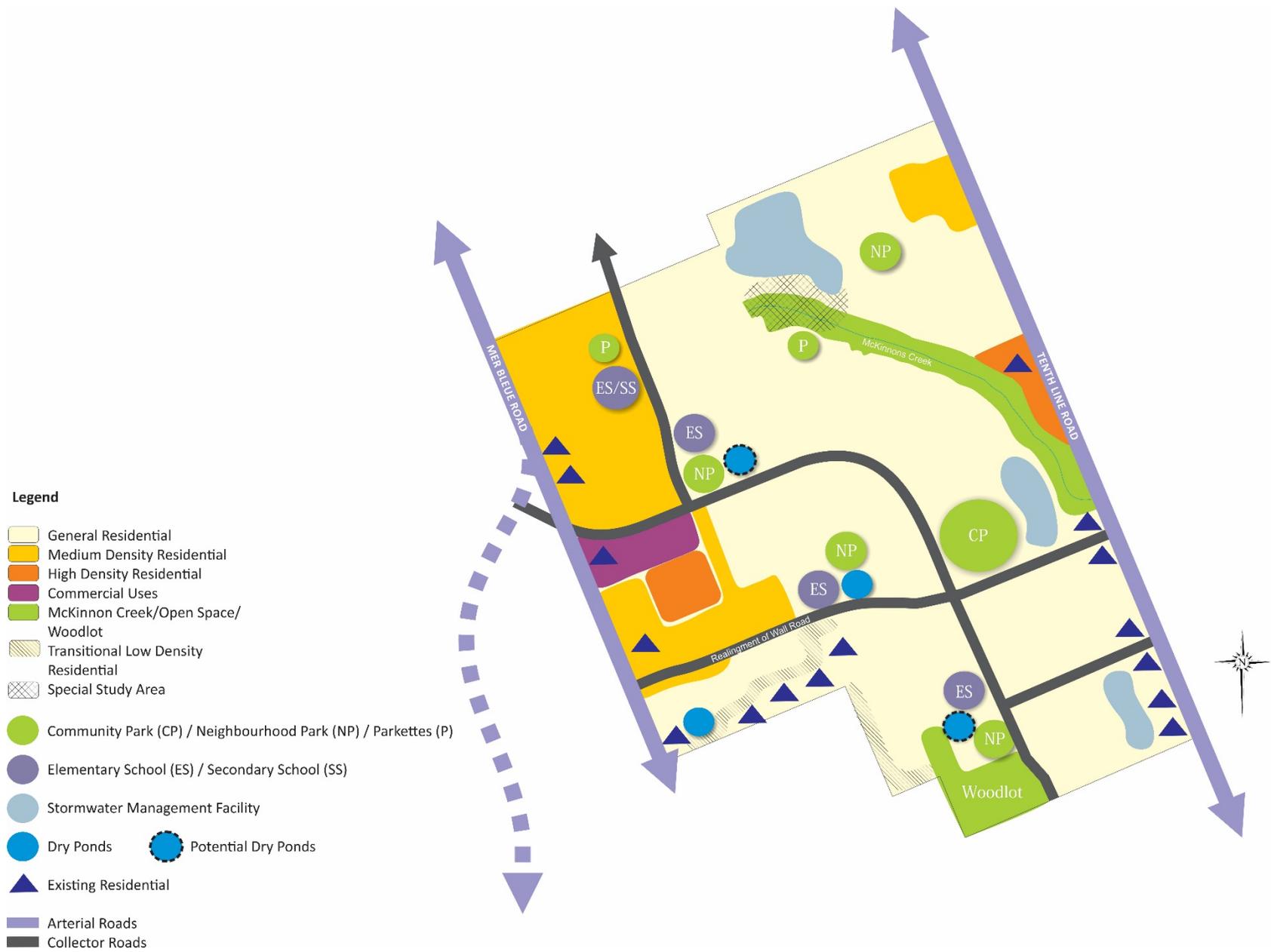


Figure 3 : Plan d'utilisation du sol

3.4 AMÉNAGEMENTS AUTORISÉS DANS TOUTES LES CATÉGORIES DE L'UTILISATION DU SOL

Les aménagements suivants doivent être autorisés dans toutes les catégories de l'utilisation du sol comprises dans la zone d'expansion Mer Bleue :

- les garderies peuvent être autorisées dans toutes les catégories de l'utilisation du sol. Ces aménagements doivent être envisagés pour les zones longeant les artères ou les routes collectrices, en plus de prévoir des zones de jeux en plein air suffisantes et appropriées et d'être soumises aux Lignes directrices sur l'esthétique urbaine;
- parcs publics;
- bibliothèques;
- missions diplomatiques;
- services et infrastructures publics et installations de télécommunications sans fil.

3.5 AMÉNAGEMENTS AUTORISÉS DANS TOUTES LES CATÉGORIES RÉSIDENIELLES

Le Plan officiel définit un ensemble d'aménagements qui sont autorisés dans toutes les zones résidentielles, notamment :

- les petits commerces de détail destinés à offrir des services de proximité, ainsi que des biens et des services à distance de marche pour les personnes qui vivent ou travaillent dans la collectivité;
- les foyers de groupes;
- les maisons de retraite;
- les établissements de soins;
- Les entreprises à domicile;
- les garderies en milieu familial;
- les gîtes touristiques autorisés dans les zones résidentielles de faible densité;

- les lieux de culte, qui peuvent être autorisés dans toutes les catégories d'aménagements résidentiels. Ces aménagements doivent être envisagés pour les zones longeant les artères ou les routes collectrices et sont soumis aux Lignes directrices sur l'esthétique urbaine.

Ces aménagements doivent être autorisés dans toutes les catégories d'aménagements résidentiels comprises dans la zone d'expansion Mer Bleue (y compris celles qui sont désignées comme « zones résidentielles existantes ») sous réserve des exigences du *Règlement municipal de zonage* et, le cas échéant, de l'approbation du plan d'implantation.

3.6 ZONES RÉSIDENIELLES

Les aménagements résidentiels doivent constituer la majorité des aménagements de la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue.

Les aménagements résidentiels doivent comprendre les catégories d'aménagements résidentiels suivantes :

Utilisation du sol	Superficie nette (ha)	Pourcentage
Zone résidentielle existante	7	7 %
Zone résidentielle de faible densité	71	69 %
Zone résidentielle de moyenne densité	20	19 %
Zone résidentielle de forte densité	5	5 %
Total	103	100 %

Remarque : Tous les chiffres peuvent être arrondis et pourraient ne pas correspondre au total

TABLEAU 2 : Répartition des zones résidentielles

Dans les zones résidentielles de faible densité, les résidences de masse et d'échelle comparables sont autorisées, notamment :

- les habitations unifamiliales;
- les habitations jumelées;
- les habitations unifamiliales reliées;
- les habitations multifamiliales jumelées au niveau du sol (comme les habitations en rangée).

Les habitations multifamiliales jumelées au niveau du sol doivent être réparties sur l'ensemble des zones résidentielles de faible densité (et, le cas échéant, doivent être regroupées dans la même rue) afin d'offrir un ensemble complet de possibilités de logements au niveau du sol (notamment des logements abordables) et d'aménager des quartiers divers et attrayants. On encourage l'aménagement des habitations multifamiliales jumelées au niveau du sol pour la voie publique, en tenant compte des immeubles en copropriété sur les voies privées.

En outre, les habitations secondaires (dont les pavillons-jardins) doivent être autorisées dans toutes les formes de logements unifamiliaux et jumelés, sous réserve des dispositions du *Règlement municipal de zonage*.

Dans les zones résidentielles transitoires de faible densité, seules les habitations unifamiliales sur les terrains plus vastes sont autorisées, afin d'assurer une transition dans la superficie et la configuration des terrains, la forme bâtie et la densité du développement entre ces zones et les aménagements résidentiels existants voisins.

Dans les zones résidentielles de moyenne densité, les aménagements résidentiels sont constitués de différents types de maisons en rangée et d'immeubles d'appartements de faible hauteur (sans dépasser quatre niveaux) peuvent être autorisés. On encourage les entreprises à domicile dans les maisons en rangée dans les cas où ces habitations sont situées non loin des routes collectrices.

Dans les zones résidentielles de grande densité, les habitations multifamiliales jumelées (comme les logements superposés ou les maisons en rangée adossées) et les immeubles d'appartements doivent être autorisés.

Dans les cas où des aménagements commerciaux de quartier à petite échelle sont proposés dans des zones résidentielles, la superficie et l'échelle de l'aménagement doivent correspondre aux besoins des zones résidentielles toutes proches. Ces aménagements viendront aussi compléter ces zones et assurer un aménagement non résidentiel implanté dans une zone pratique et essentiellement accessible pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun à partir du quartier environnant. Le zonage correspondant doit permettre d'établir des aménagements commerciaux à petite échelle qui porteront le suffixe de zonage « -C ».

L'aménagement des zones résidentielles de moyenne et de grande densité situées au sud de la zone commerciale permettra de construire des logements en copropriété; dans ce cas, le réseau interne de voies publiques représenté dans le plan de démonstration ne sera pas obligatoire, comme l'indique la **figure 4**.

Dans les zones résidentielles existantes, on autorise la continuité des aménagements résidentiels existants. Toutefois, dans l'éventualité où ces zones sont réaménagées, ces propriétés doivent l'être également, conformément à la désignation de l'utilisation du sol juxtante.

Conformément au Plan officiel, au moins 30 % et au plus 55 % du nombre total de logements dans la zone d'expansion Mer Bleue doivent correspondre à des maisons unifamiliales et au moins 10 % des habitations doivent être des appartements (ce qui peut comprendre différentes formes d'habitations multifamiliales contiguës, qui permettent de réaliser des densités résidentielles comparables, par exemple des maisons en rangée superposées).

Dans les zones résidentielles, les aménagements doivent respecter les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine reproduites dans la section 5.0 du Plan de conception communautaire.

3.7 AMÉNAGEMENTS COMMERCIAUX

La zone commerciale vise à permettre d'aménager un ensemble d'établissements commerciaux pour répondre aux besoins personnels et commerciaux du secteur du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue et des collectivités voisines.

Les aménagements autorisés dans cette zone commerciale peuvent comprendre des aménagements résidentiels dans des bâtiments autonomes ou dans des bâtiments polyvalents dotés d'aménagements commerciaux et d'aménagements résidentiels de plus grande densité.

Sont généralement autorisés, les aménagements suivants :

- les commerces de détail et les établissements de proximité;
- les banques et les autres établissements de services financiers;
- les établissements de service et de réparation;
- les établissements de services personnels;
- les bureaux d'affaires, les cabinets médicaux et les bureaux professionnels;
- les parcs privés et les espaces libres;
- les restaurants;
- les aménagements institutionnels comme les hôpitaux, les maisons de retraite, les établissements de soins en résidence ou les établissements médicaux.

Dans la zone commerciale, les aménagements doivent respecter les Lignes directrices sur l'esthétique urbaine reproduites dans la section 5.0 du Plan de conception communautaire.

3.8 RÉSEAU D'ESPACES VERTS

Le réseau d'espaces verts comprend :

- les caractéristiques du réseau patrimonial naturel définies, par exemple le ruisseau McKinnons et le terrain boisé du côté sud;
- les parcs;
- les installations de gestion des eaux pluviales (dont les bassins secs);
- les sentiers et autres liaisons de transport actif.

Les espaces verts dans les zones urbaines permettent non seulement d'atteindre les objectifs récréatifs, mais aussi d'améliorer l'environnement physique et naturel.

Le Plan officiel vise globalement une superficie totale d'espaces verts publics de 4,0 hectares par tranche de 1 000 habitants pour atteindre les objectifs exprimés dans le *Plan directeur des espaces verts – Stratégies visant les espaces verts urbains d'Ottawa*, ce qui représente approximativement de 16 % à 20 % de la superficie brute du territoire.

La **figure 7** illustre le réseau intégré d'espaces verts qui pourrait être réalisé en mettant en œuvre le PCC de la zone d'expansion Mer Bleue. Comme nous l'avons déjà mentionné, le réseau d'espaces verts est constitué de caractéristiques naturelles urbaines, d'espaces libres, de parcs, d'installations de gestion des eaux pluviales, de sentiers et d'autres liaisons.

Le réseau d'espaces verts est constitué des zones suivantes et respecte l'objectif noté ci-dessus pour le Plan officiel :

Espaces verts selon le type	Superficie (ha)	Pourcentage
Caractéristiques du réseau patrimonial naturel (ruisseau McKinnons et boisé)	11	20 %
Parcs	14	26 %
Bassins de gestion des eaux pluviales	25	46 %
Bassins secs	3	6 %
Espaces libres	1	2 %
Total des espaces verts	54	100 %
<i>Pourcentage des espaces verts par rapport à la superficie totale brute du territoire</i>		23%

TABLEAU 3 : Espaces verts

3.8.1 Caractéristiques du réseau patrimonial naturel

Le secteur du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue comprend deux caractéristiques du réseau patrimonial naturel, qui porteront la désignation de caractéristique naturelle urbaine dans le Plan officiel :

- le ruisseau McKinnons, qui s'étire sur environ huit hectares et qui comprend la zone inondable, traverse les terrains depuis le nord-ouest jusqu'au sud-est et sera désigné dans le Plan officiel (annexe L1) comme un élément du réseau patrimonial naturel urbain. Ce ruisseau fait partie du système de gestion des eaux pluviales, non seulement pour le PCC de Mer Bleue, mais aussi pour les terrains qui se trouvent au nord de cette zone d'expansion;
- un terrain boisé de cinq hectares, situé dans le quadrant sud-ouest du PCC, est désigné comme un élément du réseau patrimonial naturel urbain dans le Plan officiel de la Ville et sera préservé dans le cadre du réseau patrimonial naturel de la Ville, en plus d'être désigné comme caractéristique naturelle urbaine.

Ces deux zones ont été désignées afin d'améliorer et de protéger à long terme des caractéristiques naturelles urbaines; aucun aménagement n'y sera autorisé, sauf les sentiers et les aménagements récréatifs limités, qui seront situés hors des zones de contrainte qui pourraient exister dans ces caractéristiques.

Les limites de l'aménagement du ruisseau McKinnons, représentées dans le Plan d'utilisation du sol, ont été définies conformément à la section 4.7.3 du Plan officiel. Grâce à la préparation et à l'examen du Plan provisoire de mise en œuvre du lotissement, les limites précises de l'aménagement pourront, grâce à une étude plus poussée, être mises au point conformément à la section 4.7.3.6 du Plan officiel.

3.8.2 Parcs

Le Plan officiel précise que « *lorsque les parcs et les aires de loisirs sont bien aménagés, ils sont bien répartis au sein des collectivités, facilement accessibles depuis les foyers et reliés au réseau d'espaces verts* ».

En ce qui a trait aux parcs et aux aires de loisirs, le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le *Règlement de la Ville d'Ottawa sur les terrains réservés à la création de parcs* font état d'une cible de 1,0 hectare de parc par tranche de 300 logements. La réservation des parcs dans le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue sera assurée grâce au processus de traitement des demandes d'aménagement, conformément à la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour les aménagements résidentiels et non résidentiels. Le tableau 7 comprend le calcul détaillé de la superficie obligatoire des parcs d'après le plan de démonstration compris dans ce PCC.

En réaction au document BBMI de la Ville, les parcs de quartier ont été coaménagés avec les sites des écoles primaires, dans les cas où cette solution était viable (**figure 3**). Les écoles primaires et les parcs

voisins coaménagés permettront d'utiliser conjointement les installations de loisirs et de sports, ainsi que des fonctions comme le stationnement. Il pourrait se révéler nécessaire de conclure des accords d'utilisation conjointe pour permettre d'utiliser conjointement les installations de loisir et de sport et les zones de stationnement.

Les bassins secs assurent le stockage temporaire des eaux de pluie pendant les fortes pluies et, lorsqu'ils sont bien aménagés, ils peuvent également constituer des zones récréatives et vertes passives. Par conséquent, les bassins secs ont eux aussi été aménagés, dans les cas où cette solution est viable, avec les parcs voisins (**figure 3**). Dans le processus de traitement des plans de lotissement, lorsque l'on constate, grâce à une analyse technique détaillée, que ces bassins secs ne sont pas obligatoires, les terrains qui leur ont été attribués peuvent être aménagés, et dans ces cas, il se peut qu'on doive prévoir de nouvelles rues.

3.8.3 Écoles

La collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue permettra d'accueillir trois (3) écoles primaires et une (1) école secondaire, à la demande des quatre conseils scolaires de la zone. L'implantation et la superficie de ces sites scolaires ont été représentées conceptuellement dans le Plan de l'utilisation du sol et tiennent compte :

- des critères généraux de l'emplacement des différents conseils scolaires;
- de la superficie des sites scolaires demandée par chaque conseil scolaire, soit environ 2,4 – 2,8 hectares pour une école primaire et 4,8 – 5,7 hectares pour une école secondaire;
- des normes de longueur de façade minimale et de configuration du terrain de chaque conseil scolaire. Tous les sites scolaires sont situés sur des terrains de coin le long des rues collectrices et sont dotés de différentes façades

fonctionnelles qui sont faciles d'accès pour les piétons, les cyclistes et les autobus scolaires, entre autres.

L'implantation précise et la configuration obligatoire (superficie, nombre de façades donnant sur la rue, et ainsi de suite) de chaque lot d'un site scolaire doivent être établies dans le cadre de l'approbation des plans de lotissement.

Dans le quadrant nord-est de la collectivité, le site scolaire est planifié et dimensionné pour permettre d'aménager une école primaire et une école secondaire sur le même terrain, dans le même bâtiment ou dans des bâtiments distincts. Ce site sera conçu pour maximiser les occasions de partage des installations (récréatives, athlétiques, pédagogiques et fonctionnelles, y compris le stationnement); il pourra toutefois aussi comprendre une séparation fonctionnelle entre les élèves de l'école primaire et ceux de l'école secondaire, dans les cas nécessaires, afin de veiller à bien réaliser les programmes éducatifs.

Conformément au document BBMI de la Ville, les sites scolaires doivent être planifiés dans le cadre du modèle d'ensemble des rues et des quadrilatères pour maximiser l'interaction avec le réseau des espaces verts. C'est pourquoi les écoles primaires et les parcs de quartier sont planifiés pour être coaménagés dans les cas où cette solution est viable, afin de permettre d'utiliser plus efficacement le terrain et de se servir conjointement des installations de loisir.

La répartition des sites scolaires entre les conseils scolaires sera également finalisée grâce à des plans de lotissement, d'après les exigences des conseils scolaires à ce moment. Dans les cas où un conseil scolaire n'exerce pas son option pour un site scolaire précis, les autres conseils scolaires pourront éventuellement en faire l'acquisition.

Les sites scolaires doivent être zonés pour des aménagements institutionnels et résidentiels; ainsi, dans l'éventualité où aucun conseil scolaire ne se porte acquéreur d'un site scolaire défini, selon

les modalités établies dans le plan de lotissement, les terrains seront aménagés pour des résidences. Le type et la portée de ces vocations résidentielles doivent être conformes aux aménagements résidentiels décrits dans la section 3.5.

Le site de l'école secondaire sera zoné pour permettre également des aménagements commerciaux locaux à petite échelle, afin d'encourager les partenariats, la co-installation et la formation de carrefours communautaires.

3.8.4 Installations de gestion des eaux pluviales

Les installations de gestion des eaux pluviales (dont les bassins secs) comprennent des terrains qui permettent d'aménager les infrastructures nécessaires pour la gestion des eaux pluviales, de réaliser les objectifs relatifs à l'habitat des poissons et de prévoir d'autres espaces verts passifs dans la collectivité. C'est pourquoi il faut tenir compte, dans la conception de ces installations, des caractéristiques du paysage naturel et, le cas échéant, des sentiers reliés à l'ensemble du réseau de sentiers.

L'emplacement et la superficie des installations de gestion des eaux pluviales, qui comprennent le ruisseau McKinnons, les bassins d'eaux pluviales et les bassins secs (coaménagés harmonieusement avec les parcs de quartier, dans les cas viables), ont été représentés conceptuellement dans le Plan d'utilisation du sol.

À l'est du chemin Tenth Line, le ruisseau McKinnons constitue un effluent du système de gestion des eaux pluviales dans la ZEUMB. Dans le PCC de Mer Bleue, il faut déposer, en vertu de la *Loi sur le drainage*, une demande pour ce tronçon du ruisseau McKinnons, pour permettre de délivrer les approbations nécessaires aux travaux d'aménagement.

Grâce à la conception intégrée des parcs, on peut dans certains cas recueillir à court terme, dans les cas où cela est possible, les eaux de pluie excédentaires dans les parcs de quartier.

Pendant le processus d'approbation du plan de lotissement, on peut juger inutiles les bassins secs qui sont coaménagés avec un parc de quartier, comme l'indique le Plan d'utilisation du sol.

3.8.5 Réseau de sentiers

Le réseau de sentiers, qui comprend différents sentiers polyvalents et récréatifs et des trottoirs, est représenté dans la **figure 7**.

Des sentiers polyvalents sont prévus du côté nord du ruisseau McKinnons, du côté nord et est de la rue collectrice proposée et du tronçon existant du chemin Wall à partir de la rue collectrice jusqu'au chemin Tenth Line, du côté est de la rue collectrice nord-sud et du côté est du chemin Mer Bleue, entre la rue collectrice proposée et l'intersection existante du chemin Wall.

Un sentier récréatif est prévu du côté sud du ruisseau McKinnons. On se penchera sur le nombre et l'emplacement précis des liaisons avec les sentiers enjambant le ruisseau McKinnons et on les déterminera dans le cadre du processus d'approbation des travaux d'aménagement.

Sauf indication contraire, des trottoirs en béton seront aménagés de part et d'autre des rues collectrices proposées, par exemple dans le prolongement de la promenade Gerry Lalonde et sur le chemin Wall réaligné. Certaines rues locales comprendront des trottoirs en béton d'un côté seulement, afin d'assurer les liaisons piétonnières essentielles.

On propose d'aménager provisoirement des accotements asphaltés le long du chemin Mer Bleue et des façades du chemin Tenth Line.

Des sentiers seront aménagés dans la foulée d'approbation des travaux d'aménagements projetés et des plans de lotissement, dans le cadre de la construction des routes projetées.

3.9 SECTEUR DE L'ÉTUDE SPÉCIALE

Les limites des installations de gestion des eaux pluviales à cet endroit, par rapport à la fonction naturelle urbaine du ruisseau McKinnons, seront mises au point dans le plan approuvé de gestion de l'environnement, dans l'étude de viabilisation principale et dans les analyses techniques détaillées menées de concert avec les demandes de travaux d'aménagement.

4. Plan de démonstration

Le Plan de démonstration représente plus en détail la solution privilégiée pour la mise en œuvre du Plan d'utilisation du sol dans le cadre du processus d'approbation des travaux d'aménagement et fait état du réseau des routes locales et du transport actif, de l'emplacement des installations communautaires (comme les écoles et les parcs), de l'infrastructure de gestion des eaux de pluie, des transports en commun, et ainsi de suite.

Le ruisseau McKinnons est un élément naturel structurant du PCC et comprend le cours d'eau et le couloir riverain connexe. Les couloirs riverains constituent des zones de transition voisines des cours d'eau dans les cas où ces cours d'eau et les terrains apportent des avantages à toute la collectivité. En raison de sa fonction par rapport à l'infrastructure de gestion des eaux de pluie pour les terrains déjà viabilisés au nord du périmètre du PCC, ce cours d'eau a déjà été aménagé pour servir d'effluent à l'importante installation de gestion des eaux pluviales située dans la partie nord du PCC. On a procédé à l'analyse des changements à apporter éventuellement à ce ruisseau en raison des travaux d'aménagement urbain ailleurs dans la zone du PCC, en procédant à des études techniques sur le terrain et en tenant des discussions avec les organismes techniques compétents. On a ainsi pu déterminer la largeur du couloir des espaces libres nécessaires et toutes les autres améliorations à apporter au cours d'eau pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement.

Le couloir des espaces libres du ruisseau McKinnons constitue également un élément structurant du Plan d'utilisation du sol. On trouve aux extrémités nord et sud du ruisseau, dans la ZEUMB, d'imposants espaces libres, par exemple le parc communautaire et les installations de gestion des eaux pluviales. En particulier, le parc communautaire, coaménagé avec une vaste installation de gestion

des eaux pluviales est relié au couloir linéaire des espaces libres du ruisseau McKinnons, constitue un haut lieu collectif.

L'accès physique et visuel au couloir du ruisseau est un autre objectif du Plan d'utilisation du sol. L'accès physique est prévu grâce à des sentiers de part et d'autre du cours d'eau. On propose d'aménager des liaisons physiques enjambant le ruisseau à l'intention des résidents qui habitent d'un côté ou de l'autre de ce cours d'eau. On peut assurer l'accès visuel à ce couloir d'espaces libres grâce à des moyens comme des miniparcs jouxtant le couloir du ruisseau et des rues locales configurées (comme des routes de desserte et des culs-de-sac).

La compatibilité avec le village existant de Notre-Dames-des-Champs a constitué un autre élément de la structure de la collectivité. Par conséquent, les nouveaux aménagements résidentiels voisins de l'ensemble existant assureront la transition grâce à la superficie et à la configuration du domaine (terrains plus vastes), à la forme bâtie et à la densité des aménagements.

Les différents conseils scolaires ont fait connaître les sites pour l'aménagement de trois écoles primaires et d'une école secondaire, qui ont été répartis, de concert avec les parcs de quartier, sur tout le territoire de la collectivité, afin de constituer un point de mire local pour les quartiers internes.

4.1 INTRODUCTION

Le Plan de démonstration représenté dans la **figure 4** illustre la solution privilégiée pour la mise en œuvre du Plan d'utilisation du sol (section 3.0) dans le cadre des approbations qui seront délivrées pour les travaux d'aménagement. Le Plan démonstration vise à :

- représenter l'évolution dans le temps de la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue;

- indiquer les moyens grâce auxquels on pourrait appliquer les Lignes directrices sur la conception communautaire;
- expliquer comment on pourrait atteindre les objectifs précis du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue.

Le Pla de démonstration n'oblige pas les propriétaires fonciers à aménager précisément les terrains tels qu'ils y sont représentés. Ce plan vise à :

- fournir des lignes directrices précises sur le mode d'aménagement des terrains au fil du temps;
- représenter les moyens grâce auxquels on pourrait élaborer les objectifs et les politiques du PCC;
- démontrer les options pour tenir compte des formes et du caractère des travaux d'aménagement précis;
- constituer un moyen pour établir et surveiller les objectifs des travaux d'aménagement.

4.2 POTENTIEL D'AMÉNAGEMENT

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa prévoit les exigences suivantes :

- un ensemble de logements :
 - constitué d'au moins 30 % et d'au plus 55 % d'habitations unifamiliales;
 - constitué de 10 % d'appartements (minimum);
 - le reste étant constitué de logements multiples;
- objectif minimum moyen de 36 logements par hectare pour tous les aménagements résidentiels en ce qui concerne la densité résidentielle nette.

Les tableaux 4 et 5 font état des projections approximatives potentielles pour ce qui est des logements et de la population dans la zone d'expansion Mer Bleue (d'après le Plan de démonstration plus détaillé reproduit dans la figure 4).

Le **tableau 4** démontre que le PCC permet de réaliser l'ensemble de logements établi par le Plan officiel. En outre, le tableau 4 démontre également qu'il est possible d'atteindre l'objectif minimum moyen du Plan officiel pour ce qui est de la densité résidentielle nette.

Bien que le tableau 5 laisse entendre qu'il se peut qu'on aménage trop de maisons unifamiliales et d'habitations jumelées, les aménagements de rez-de-chaussée comme les maisons en rangée sont autorisés dans les zones résidentielles de faible densité; par conséquent, le nombre précis de logements pour chaque type sera déterminé dans le cadre du processus d'approbation du plan de lotissement.

Utilisation du sol	Densité (uph)	Superficie (ha)	Logements (en chiffres arrondis)	Type de logement en pourcentage
Faible densité (maisons unifamiliales et jumelées)	26-28	71	1 853 – 1 996	56 % -59 %
Densité moyenne	50-60	20	983 - 1 179	32 % -33 %
Forte densité	60-75	5	296 - 370	9 % - 10 %
Total des logements (approximatif)			3 132 – 3 545	100 %

Remarque : Pour permettre d'établir ces projections, on suppose que les propriétés portant la mention « Aménagement résidentiel existant » seront aménagées.

TABLEAU 4 : Projections sur le nombre d'habitations

Ainsi, dans l'ensemble, la densité moyenne d'aménagement de 34 à 42 logements par hectare net ne constitue pas une densité moyenne maximum, mais plutôt une densité cible, et par conséquent, on autorisera des travaux d'aménagement compact qui permettent d'assurer d'autres densités en tenant compte des autres politiques du Plan. Le PCC respecte rigoureusement, et

pourrait même respecter largement les exigences de densité du Plan officiel (conformément à la MPO 150).

Il ne faut pas considérer que le **tableau 4**, qui fait état des densités moyennes représentatives d'aménagement, représente la densité maximum autorisée dans ces catégories de l'aménagement du territoire. Les différentes propositions d'aménagement pourraient dépasser les paramètres de densité représentés dans ce tableau.

L'ensemble de logements indiqué dans le tableau 4 correspond au total calculé des habitations d'après une estimation de la superficie des terrains et d'une plage de densité. On surveillera l'évolution de l'ensemble des logements dans le cadre des processus d'approbation des travaux d'aménagement, conformément à la section 7.7 de ce plan.



FIGURE 4 : Plan de démonstration

Le **tableau 5** représente la population potentielle à loger dans la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue d'après les hypothèses potentielles d'estimation de la population représentées dans le **tableau 4**.

Utilisation du sol	Taille des ménages (ppu)	Logements (en chiffres arrondis)	Population (en chiffres arrondis)
Faible densité	3.2	1 853 – 1 996	5 930 – 6 387
Densité moyenne	2.6	983 - 1 179	2 555 – 3 065
Forte densité	1.6	296 - 370	473 - 592
Total de la population (approximatif)			8 958 – 10 044

TABLEAU 5 : Projections de population

En outre, on créera des perspectives d'emploi dans la zone d'expansion Mer Bleue (comme l'indique le **tableau 6**).

Utilisation du sol	Densité de l'emploi	Zone/ écoles/ logements	Emplois (en chiffres arrondis)
Aménagements commerciaux/ polyvalents	50 emplois/ha	2 <i>Hypothèse : 50 % pour les aménagements commerciaux</i>	84
Écoles	40 emplois (écoles primaires)	3	120
	80 emplois (écoles secondaires)	1	80
Professions à domicile et unités domiciles-bureaux	10 emplois/ 100 logements	3 115 – 3 527	312 - 353
Nombre total d'emplois (approximatif)			595 - 636

TABLEAU 6 : Projections de l'emploi

Les **tableaux 4, 5 et 6** font état des objectifs potentiels relatifs à la population, aux logements et aux emplois, que l'on pourrait atteindre d'après certaines hypothèses sur la densité des aménagements et l'ensemble des logements, entre autres. L'information reproduite dans ces tableaux est donc fournie à titre indicatif seulement, de concert avec les politiques de mise en œuvre reproduites dans la section 7.0.

4.3 PARCS

Les zones d'aménagement des parcs seront réservées conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, du *Règlement de la Ville d'Ottawa sur les terrains réservés à la création de parcs* et du Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa, en tenant compte des terrains que la Ville jugera adaptés à l'aménagement de parcs.

Le **figure 7** fait aussi état de la façon dont on pourrait respecter les exigences de la réservation des parcs selon la *Loi sur l'aménagement du territoire*, en aménageant intégralement la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue.

Utilisation du sol	Nombre estimatif de logements/ zone	Superficie obligatoire des parcs (ha)
Nombre total de logements (1 ha/300 logements) selon le Plan officiel et le Règlement sur les terrains réservés	3 132 – 3 545 logements	11 ha – 12 ha
Aménagements fonciers non résidentiels (2 % de la superficie foncière non résidentielle)	3 ha	0,07 ha
<i>Superficie totale des parcs prévue dans le Plan de démonstration</i>		14 ha

Remarque : Le calcul ci-dessus de la superficie réservée à l'aménagement des parcs se fonde sur le nombre minimum de logements estimatifs. On arrêtera définitivement la superficie à consacrer obligatoirement à l'aménagement des parcs au moment du dépôt des demandes d'aménagement.

TABLEAU 7 : Superficie à consacrer à l'aménagement des parcs

Bien que le tableau 7 laisse entendre qu'il se peut qu'on aménage une trop grande superficie en parcs dans le processus d'approbation du plan de lotissement, le nombre précis de logements et la superficie correspondante à consacrer à l'aménagement des parcs seront établis conformément à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et au *Règlement de la Ville d'Ottawa sur les terrains réservés à la création de parcs*, dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement. Par conséquent, les superficies représentées dans le tableau 6 pourraient varier en fonction du nombre précis de logements ou de zones foncières résidentielles préconisé dans les approbations portant sur les demandes d'aménagement. Dans les cas nécessaires, on pourra apporter de légères mises au point à la configuration des parcs dont la superficie est indiquée dans la **figure 7**.

On corrigera la répartition inéquitable de la superficie des parcs et toute contribution supplémentaire que nécessiterait une

augmentation de la densité par rapport à ce que propose le Plan de démonstration grâce à une convention-cadre pour l'aménagement des parcs avec les propriétaires fonciers.

On a examiné et évalué l'emplacement et la configuration des parcs pour s'assurer que leur superficie est répartie comme il se doit dans l'ensemble de la collectivité. On a prescrit la liste des parcs d'après le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa (2012), et on a procédé à une consultation auprès du personnel de la Direction des parcs et des loisirs pour veiller à répondre aux besoins de la collectivité en ce qui concerne certaines installations récréatives comme les terrains de jeux, les zones de jeux pour les enfants et les tout-petits, les patinoires, les jeux d'eau et les terrains de tennis, entre autres. On a aussi préparé les plans de complémentarité des installations prévues dans le Plan d'aménagement des parcs de la zone afin d'expliquer comment ces installations pourraient être aménagées dans les parcs proposés.

4.4 PARC COMMUNAUTAIRE

Le Plan de démonstration fait état d'un (1) parc communautaire (dont la superficie devrait être d'au moins 6,0 hectares). En particulier, ce parc communautaire se veut un point de rassemblement communautaire central pour la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue. Le coaménagement de ce parc avec l'installation voisine de gestion des eaux de pluie permettra de prévoir un vaste espace libre communautaire doté d'installations récréatives actives et passives à la fois dans une zone bien pensée et aménagée.

Le Parc communautaire donne sur une rue collectrice pour tenir compte du fait que les usagers viendront sans doute d'une zone géographique plus vaste que les quartiers immédiats. Toujours est-il que le Parc communautaire a été aménagé à moins de 10 minutes à pied des zones à caractère essentiellement résidentiel, comme l'indique la **figure 5**.



Les installations récréatives et sportives à aménager dans ce parc communautaire comprendront différents terrains de sport pour la programmation des sports organisés et les tournois, un bâtiment communautaire, une patinoire, des structures de jeux pour les enfants, des abris et papillons de jardin, des places de stationnement hors voirie et différentes zones de sport sur surface dure.

FIGURE 5: Zone d'accès à pied à moins de 10 minutes du Parc communautaire

4.5 PARCS DE QUARTIER

Comme l'indique le Plan de démonstration, les parcs de quartier s'étendent sur une superficie d'au moins 1,2 hectare et sont essentiellement situés dans les quartiers résidentiels de la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue, pour que la majorité des résidents puissent y avoir accès dans un rayon de cinq minutes de marche, comme l'indique la **figure 6**.

Les parcs de quartier offrent aux résidents des quartiers des points de rassemblement et de jeu, en plus de constituer d'attrayantes places de rassemblement en plein air et d'offrir des activités et des installations de loisir, notamment des bancs publics, des structures de jeu et des terrains de sport. Les parcs de quartier permettent d'aménager une collectivité saine et animée.

En outre, des bassins secs associés au réseau de gestion des eaux pluviales pourraient être coaménagés (dans les cas possibles) avec des parcs de quartier et constituer une zone supplémentaire pour certaines activités récréatives, dans les cas où il faut aménager ces bassins secs. Si on n'a pas besoin de ces bassins, on pourrait convertir à d'autres fonctions les terrains prévus.

Il n'est pas nécessaire de prévoir des zones de stationnement dans les parcs de quartier, et on encourage l'utilisation conjointe des installations de stationnement entre les parcs de quartier et les écoles primaires voisines, surtout le soir, les fins de semaine et pendant les autres périodes moins achalandées. En règle générale, on ne pourrait utiliser les zones de stationnement partagé sur le site d'une école primaire voisine que les jours où il n'y a pas d'école et en dehors des heures d'ouverture des écoles.

4.6 MINIPARCS

Les miniparcs, qui s'étendent sur une superficie d'au moins 0,5 hectare, constituent des points de mire à plus petite échelle dans la collectivité. Ils offrent des activités et des installations

récréatives, et sont notamment dotés de structure de jeu et de bancs publics. On peut éventuellement intégrer d'autres miniparcs, au besoin, dans les quadrilatères de densité moyenne et de densité supérieure.



FIGURE 6 : Rayons d'accès aux parcs de quartier à cinq minutes de marche

4.7 CARACTÉRISTIQUES NATURELLES

Font partie des caractéristiques naturelles représentées dans le Plan de démonstration :

- le ruisseau McKinnons qui traverse les terrains à partir du nord-ouest jusqu'au sud-est, qui fait partie du réseau de gestion des eaux pluviales et qui constitue une zone libre de liaison naturelle importante;
- un boisé situé dans le quadrant sud-ouest du PCC, qui sera préservé dans le cadre du Réseau patrimonial naturel, dans l'approbation des éventuelles demandes d'aménagement.

4.8 INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES

D'après les discussions qui ont eu lieu avec différentes directions générales de la Ville, on n'a pas jugé nécessaire de prévoir d'installations pour les services d'urgence (soit le Service de police, le Service des incendies et les services ambulanciers) ni de services de bibliothèque pour appuyer les travaux d'aménagement du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue, puisque cette zone pourra être bien servie par les installations existantes ou planifiées non loin de la collectivité.

4.9 RÉSEAU DE SENTIERS

Les promoteurs aménageront un réseau intégré de sentiers polyvalents et de trottoirs pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans la zone d'expansion Mer Bleue et pour assurer des liaisons avec les collectivités voisines et le réseau de transports en commun. Ce réseau de sentier, qui comprend différents sentiers polyvalents et récréatifs, ainsi que des sentiers-trottoirs, est représenté dans la **figure 7**.

Un réseau de sentiers polyvalents et de trottoirs fera partie intégrante de la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue; ce réseau vise à assurer la liaison avec l'ensemble des écoles, des parcs

et des autres installations communautaires, ainsi qu'avec les zones libres et le ruisseau McKinnons.

Essentiellement, la rue collectrice est-ouest est destinée à être dotée d'un sentier polyvalent d'un côté de l'emprise urbaine. Cet important sentier assurera la liaison interne avec le sentier polyvalent des deux côtés du ruisseau McKinnons, en plus de prévoir des liaisons externes avec l'est et l'ouest de la zone du PCC.

En règle générale, on aménagera, aux endroits représentés dans le Plan de démonstration, des passages enjambant le ruisseau McKinnons (qui s'étend sur environ un kilomètre sur le territoire de la collectivité) à l'intention des piétons et des cyclistes. Le nombre, ainsi que l'emplacement et l'aménagement définitifs de ces passages seront établis dans les études techniques détaillées se rapportant aux demandes d'aménagement.



FIGURE 7 : Plan d'aménagement des sentiers et des espaces verts

5. INFRASTRUCTURE

Dans la zone d'expansion Mer Bleue, les travaux d'aménagement seront appuyés par un vaste ensemble d'infrastructures urbaines, dont des routes, un réseau de transport en commun, des conduites d'eau et d'aqueduc et des installations de gestion des eaux pluviales.

5.1 RUES

Les exigences de la planification, de la conception, de l'étalement par phases et de l'aménagement foncier du réseau de rues dans le cadre du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue s'inspirent du Plan d'utilisation du sol, qui prévoit un réseau :

- d'artères existantes (chemin Tenth Line et chemin Mer Bleue);
- de nouvelles routes collectrices;
- de rues locales.

Seul le réseau d'artères et de routes collectrices est représenté dans le Plan d'utilisation du sol. Les autres voies du réseau de rues locales constitueront généralement un modèle de grillage décalé de voies continues et interconnectées. La superficie des quadrilatères sera généralement établie pour maximiser la connectivité et la marchabilité; en règle générale, les quadrilatères devraient avoir une superficie d'environ un hectare.

Le tronçon ouest du chemin Wall existant doit être réaligné et construit pour être aménagé comme nouvelle route collectrice afin de réduire le plus possible la circulation routière dans le quartier résidentiel de faible densité situé hors du périmètre du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue.

On propose d'aménager des carrefours giratoires dans le réseau principal de routes collectrices. On pourra autoriser d'autres carrefours giratoires, cercles de virage ou autres fonctions routières

comparables dans les rues locales et les routes collectrices selon l'évaluation que fera la Ville des enjeux fonctionnels, opérationnels et financiers relatifs à leur utilisation.

L'aménagement du paysage de rues dans les artères et les routes collectrices est soumis aux politiques du Plan en matière d'aménagement urbain et aux Lignes directrices d'esthétique urbaine reproduites dans la section 6.0.

5.2 TRANSPORT ACTIF

Le réseau des espaces verts et des rues (**figure 7**) doit prévoir des installations pratiques et attrayantes pour les piétons et les cyclistes, afin de promouvoir les occasions de transport actif dans la collectivité Mer Bleue. Le réseau de transport actif doit également assurer la connectivité avec les zones urbaines voisines à l'ouest et au nord.

Le réseau de transport actif doit comprendre :

- des trottoirs d'un côté ou des deux côtés de certaines routes;
- des sentiers polyvalents;
- des sentiers récréatifs;
- des accotements asphaltés provisoires le long des façades du chemin Mer Bleue et du chemin Tenth Line.

Sauf indication contraire, des trottoirs en béton seront aménagés de part et d'autre des routes collectrices proposées, par exemple dans le prolongement de la promenade Gerry Lalonde et sur le chemin Wall réaligné. Certaines rues locales comprendront des trottoirs de béton d'un côté seulement, afin d'aménager des liaisons piétonnières essentielles. Dans ce projet d'aménagement, de nombreuses autres rues comprendront des trottoirs en béton d'un côté, pour assurer des liaisons piétonnières importantes entre tous les secteurs des travaux d'aménagement.

On propose d'aménager un sentier polyvalent du côté nord de la nouvelle route collectrice et sur le tronçon existant du chemin Wall qui sera conservé. On propose aussi d'aménager un sentier polyvalent du côté est du chemin Mer Bleue, entre la nouvelle route collectrice et l'intersection existante du chemin Wall.

On aménagera des sentiers polyvalents et récréatifs des deux côtés du ruisseau McKinnons et des traverses (pour les piétons et les véhicules non motorisés) enjambant le ruisseau afin d'assurer la liaison entre tous les secteurs de la zone du PCC. Un éclairage permanent sur certaines traverses du ruisseau McKinnons viendra assurer l'accessibilité aux transports en commun, aux écoles et à d'autres destinations. À l'exception du sentier polyvalent sur le chemin Mer Bleue existant, tous les sentiers polyvalents aménagés le long des routes comprendront des pistes cyclables. On examinera et déterminera, dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement, le nombre et l'emplacement des liaisons avec les sentiers enjambant le ruisseau McKinnons.

D'autres sentiers seront aménagés (dans le cadre du processus d'examen et d'approbation du plan provisoire de lotissement) afin de veiller à prévoir des liaisons adaptées dans la collectivité pour assurer la connectivité et l'accessibilité entre les différents parcs, zones libres, écoles et secteurs commerciaux.

On propose d'aménager des accotements asphaltés, à titre d'installations provisoires, sur les façades du chemin Mer Bleue et du chemin Tenth Line.

5.3 TRANSPORT EN COMMUN

Les services de transport en commun sont généralement prévus dans le réseau d'artères (soit le chemin Tenth Line et le chemin Mer Bleue) et de routes collectrices internes (soit le chemin Wall et les routes collectrices planifiées); le calendrier de mise en œuvre de ce réseau sera établi d'après l'évolution de la croissance de la

population dans le secteur visé par le PCC de la zone d'expansion Mer Bleue.

Un service de transport en commun pendant les périodes de pointe doit généralement être prévu en fonction d'une distance de marche maximum d'environ 400 mètres à partir d'un circuit d'autobus. Des sentiers piétonniers et des trottoirs doivent être prévus dans les zones résidentielles pour assurer l'accessibilité aux circuits de transport en commun. Des installations de transport en commun comme des abris et un éclairage doivent être aménagés aux arrêts d'autobus afin d'améliorer l'attrait des transports en commun et de promouvoir l'achalandage des moyens de transport en commun.

Dans les premières phases des travaux d'aménagement, on prévoira un service de transport en commun en établissant des conventions de service provisoire entre les promoteurs immobiliers et OC Transpo de la Ville d'Ottawa. Ce service de transport en commun provisoire viendra promouvoir l'achalandage des transports en commun, en plus de permettre d'atteindre les objectifs projetés pour l'achalandage et de réduire le plus possible la circulation automobile dans le quartier.

5.4 INFRASTRUCTURE DE VIABILISATION

L'aménagement de l'infrastructure de viabilisation devra respecter les principes suivants :

- prolongements logiques et ordonnés de l'infrastructure existante;
- maximisation de la capacité de l'infrastructure de viabilisation existante;
- réduction, dans toute la mesure du possible, des coûts projetés de l'infrastructure;
- application d'une méthode souple dans l'aménagement de l'infrastructure de viabilisation.

L'aménagement des conduites d'égout sanitaire sera assuré en prolongeant les réseaux municipaux existants (**figure 8**). L'Étude-cadre de viabilisation du PCC Mer Bleue permet de conclure qu'on pourra assurer une capacité sanitaire suffisante dans le réseau municipal en apportant des améliorations raisonnables.

L'alimentation en eau sera assurée grâce au prolongement des réseaux municipaux existants. L'Étude-cadre de viabilisation permet de conclure qu'on peut compter sur une capacité suffisante dans le cadre du réseau municipal d'alimentation en eau en y apportant des améliorations raisonnables.

L'aménagement de la collectivité Mer Bleue sera servi par les installations de gestion des eaux pluviales représentées conceptuellement dans la **figure 3** et constituées d'une hiérarchie de conduites d'eaux pluviales qui se déversent dans l'un des trois bassins. Le stockage temporaire des eaux de pluie pour certaines précipitations est assuré grâce à trois bassins secs (coaménagés avec les parcs de quartier, dans la mesure du possible, afin de permettre d'utiliser conjointement, à des fins récréatives, les terrains de ces bassins secs). Dans ces bassins, les eaux de pluie seront traitées conformément aux pratiques exemplaires de gestion en vigueur au moment des travaux. Le collecteur des eaux pluviales se trouve en aval.

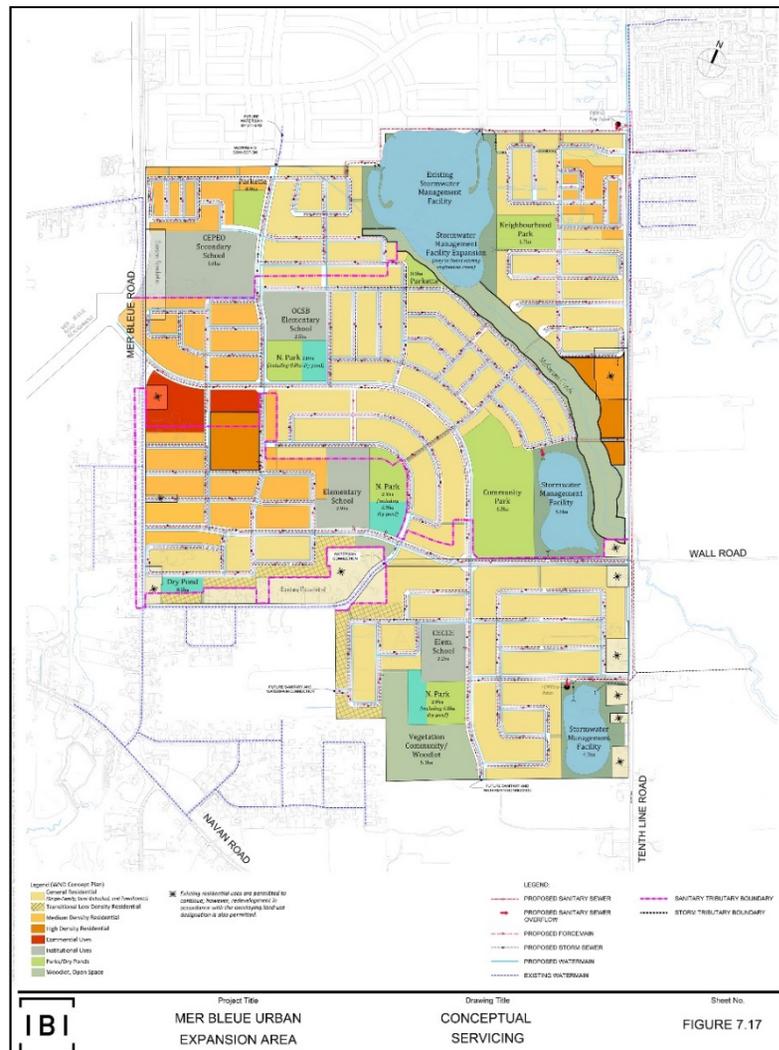
Le collecteur des eaux pluviales que l'on recommande d'aménager est situé à l'extérieur du secteur du PCC; la zone visée s'étend depuis le ruisseau McKinnons à partir du chemin Tenth Line jusqu'à la route projetée située à environ 2,4 kilomètres en aval. Les travaux d'aménagement dans le cadre du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue seront approuvés à la condition que l'on dépose, pour ce tronçon du ruisseau McKinnons, une demande d'aménagement en vertu de la *Loi sur le drainage*.

5.5 SERVICES PUBLICS

On procédera à l'agrandissement des services publics au rythme de la croissance planifiée, de concert avec les différents services publics.

FIGURE 8 : Plan de viabilisation conceptuel

Remarque : Veuillez consulter l'Étude-cadre de viabilisation



6. Lignes directrices de conception communautaire

Le Plan d'utilisation du sol est établi en tenant compte des facteurs physiques, géographiques, visuels et contextuels de la zone dont fait l'objet ce plan. C'est ainsi qu'on a adopté un ensemble de principes de conception et d'aménagement et un certain nombre de lignes directrices pour les travaux d'aménagement relativement aux aspects essentiels du plan.

Les lignes directrices suivantes constituent un cadre de critères de conception pour l'identité et la structure générales de la zone d'expansion Mer Bleue, de même que pour l'esthétique des bâtiments neufs, du paysage de rue, des parcs et des espaces libres dans cette collectivité. Cet ensemble de lignes directrices sur la conception vise à guider les promoteurs, les constructeurs, les urbanistes et le personnel de la Ville dans l'application de normes de conception de qualité uniformément supérieure dans l'ensemble de la collectivité.

Ces lignes directrices, de concert avec les politiques de conception du Plan officiel et les autres lignes directrices pertinentes sur la conception pour l'ensemble du territoire de la Ville, dont le Manuel d'esthétique urbaine pour les nouveaux quartiers, permettraient de s'assurer que le projet final d'aménagement de la zone d'expansion Mer Bleue constitue une collectivité attrayante, vivable et florissante, dotée d'une identité bien définie.

6.1 VISION DE LA CONCEPTION

La zone d'expansion Mer Bleue proposée se veut une collectivité fondée sur un réseau routier marchable et propice au transport en

commun, un système de liaisons intégré d'espaces libres et un cœur communautaire et des zones polyvalentes bien définies à des endroits stratégiques pour servir la collectivité et les environs. Chaque quartier distinct et vivable sera doté d'un parc, d'une école ou d'autres installations à distance de marche. On fera la promotion d'un ensemble mûrement réfléchi de rues et de formes bâties en fonction de l'emplacement et de l'intensité des aménagements fonciers.

Les principes directeurs suivants, préparés dans le cadre d'un processus consultatif, constitueront les pierres d'assise de l'aménagement d'une collectivité florissante, attrayante, vivable, saine et durable :

- l'aménagement de quartiers vivables distincts;
- la promotion de collectivités complètes, qui intègrent les services de transport en commun, des sentiers de randonnée et des pistes cyclables;
- l'aménagement d'espaces verts intégrés, sécuritaires, passifs et actifs;
- les mesures adoptées pour s'assurer que la réalisation des densités minimums du Plan officiel sont complétées par une conception saine du lotissement, de manière à permettre d'aménager des collectivités résidentielles attrayantes et efficaces;
- l'aménagement d'un ensemble d'options de transport sécuritaires et fiables, intégrées dans les aménagements fonciers planifiés et dans les collectivités voisines;
- la création du cœur de la collectivité, sous la forme de vastes espaces libres actifs et passifs;
- l'aménagement d'une collectivité environnementalement durable, qui permet d'utiliser avec efficacité le domaine et les infrastructures;
- la conservation des vastes zones boisées et la préservation du caractère paysager existant du ruisseau McKinnons;

- l'équilibre entre la qualité de l'esthétique urbaine et les frais d'entretien et d'exploitation à long terme.

6.2 STRUCTURE COMMUNAUTAIRE

Voici les éléments structurants de la zone d'expansion Mer Bleue.

Rues et quadrilatères

Le réseau routier est aménagé d'après un modèle de quadrillages décalés connectés, qui assurent un maximum de perméabilité pour soutenir le service de transport en commun, les sentiers de randonnée et les pistes cyclables et qui met l'accent sur les déplacements des automobiles dans le respect des limites de vitesse voulues, de même que sur les déplacements des piétons et des cyclistes.

Caractéristiques naturelles et physiques

Dans sa conception, le plan d'aménagement communautaire vise à tenir compte des caractéristiques naturelles existantes comme le ruisseau McKinnons et le boisé du sud, ainsi que des attributs du paysage existant.

La liaison du ruisseau McKinnons avec l'ensemble des installations de gestion des eaux de pluie et le parc communautaire constitue une priorité essentielle de la zone d'expansion Mer Bleue et permettra de doter la collectivité d'une identité propre.

Parcs, espaces libres et liaisons

Le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue prévoit des espaces verts (parcs, promenades et sentiers) et des espaces libres (boisé) bien intégrés, qui pourraient faire partie du réseau de sentiers existant, ainsi que des installations cyclables projetées. Ce système de liaisons bien connecté, qui est destiné aux piétons et aux cyclistes, vise à promouvoir un mode de vie sain. On pourrait éventuellement aménager certaines zones de ce réseau de liaisons pour en faire un système de sentiers qui serait ouvert toute

l'année. La **figure 7** représente le réseau de sentiers intégré qui en découle.

Points d'entrée

Les points d'entrée de la zone d'expansion Mer Bleue visent à donner au quartier une identité et à promouvoir l'image de la collectivité, en plus de créer un point de mire pour les différents quartiers.

On peut désigner deux types d'entrée dans la collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue : un « point d'entrée communautaire » et un « point d'entrée de quartier » (**figure 9**). Le « point d'entrée communautaire » est le point de rencontre d'une artère avec une route collectrice principale, alors que le « point d'entrée de quartier » s'entend du point où une artère ou une route collectrice principale croise une route collectrice secondaire. Dans ces points d'entrée, les travaux d'aménagement doivent prévoir un ensemble d'aménagements architecturaux et de formes bâties axés sur les rues et bien articulés, de concert avec un aménagement paysager de grande qualité. En outre, les caractéristiques des points d'entrée doivent être aménagés conformément aux Lignes directrices de la Ville pour la conception des caractéristiques des points d'entrée.

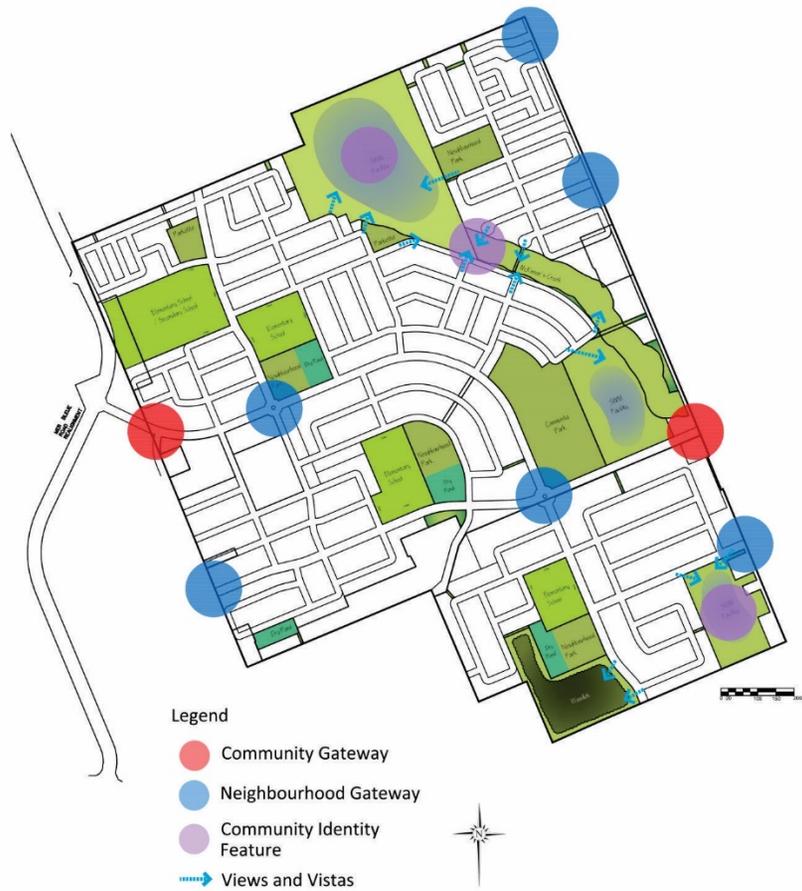


Figure 9 : Plan des points d'entrée et des panoramas

6.3 LIGNES DIRECTRICES SUR LE PAYSAGE DE RUE

Abords de la collectivité

Aménagements voisins du chemin Mer Bleue, du chemin Tenth Line et des routes collectrices Adjacent to Mer Bleue Road, Tenth Line Road, and Collector Streets

Les abords de la collectivité longeant le chemin Mer Bleue, le chemin Tenth Line et les routes collectrices principales donnent une première impression de la zone d'expansion Mer Bleue. Ces abords doivent être conçus et traités pour renforcer le caractère et l'identité de la collectivité dans l'ensemble. La zone d'expansion Mer Bleue est dotée de différents abords, notamment les voies de desserte, les espaces libres et les façades limitées et inversées des terrains.

Lignes directrices

- Le long des routes collectrices, les résidences doivent donner sur les rues et on doit aménager, s'il y a lieu, des allées afin de maximiser la capacité de stationnement sur rue.
- On encourage le prolongement de ces éléments du paysage de rue communautaires longeant la façade des parcs de quartier et des parcs communautaires et on doit le prévoir dans le cadre du processus d'approbation du plan provisoire de lotissement.
- Le cas échéant, les points d'accès piétonniers paysagés doivent être aménagés dans le quartier à partir des routes collectrices.
- Il faut éviter, sur les routes collectrices, les façades inversées.
- Les bâtiments adossés aux abords de la collectivité doivent être conçus pour bien délimiter et renforcer l'image de la collectivité. Il faut aussi prévoir un pourtour paysagé. Il faut éviter d'utiliser des écrans acoustiques ou visuels, sauf dans les cas où il n'y a pas d'autres options d'aménagement.
- Il faut prévoir, dans le cas des petits quadrilatères, l'aménagement d'un concept de terrains traversant et donnant sur la route collectrice.

Réseau routier

La conception des routes collectrices doit respecter les Lignes directrices de la Ville d'Ottawa sur la planification et la conception des couloirs routiers pour les routes collectrices.

Routes collectrices

Lignes directrices

- Le réseau des routes collectrices interne doit comprendre des trottoirs et des sentiers polyvalents (SP) afin d'encourager l'utilisation de modes de transport actif pour les déplacements utilitaires, par exemple les emplettes, la fréquentation scolaire et la visite des quartiers.
- Les routes collectrices servant de voie de transport en commun doivent être aménagées dans une emprise de 24,0 m (**figures 10 et 11**).
- Les services publics et autres services souterrains dans les emprises peuvent être mis au point pendant la conception détaillée du lotissement.
- Il faut prévoir des trottoirs continus dotés de liaisons avec les espaces libres et les sentiers piétonniers.
- Les emprises des routes collectrices doivent comprendre une surface routière asphaltée avec une voie de circulation dans chaque sens, au moins une voie de stationnement protégée par des avancées de trottoir et des rétrécissements aux intersections, ainsi qu'un boulevard et un trottoir de part et d'autre de la route.
- Il faut prévoir des arbres et d'autres végétaux, de l'éclairage, une signalisation, des installations de transport en commun et du mobilier urbain.
- Le stationnement sur rue peut être autorisé des deux côtés de la rue dans les routes collectrices; toutefois, le stationnement est généralement limité à un côté de la rue sur certaines routes collectrices.
- Dans les routes collectrices consacrées au service de transport en commun, le stationnement sur rue ne peut être autorisé que d'un côté de la route collectrice; on peut faire alterner l'autorisation de stationnement des deux côtés de la rue afin de modérer la circulation.

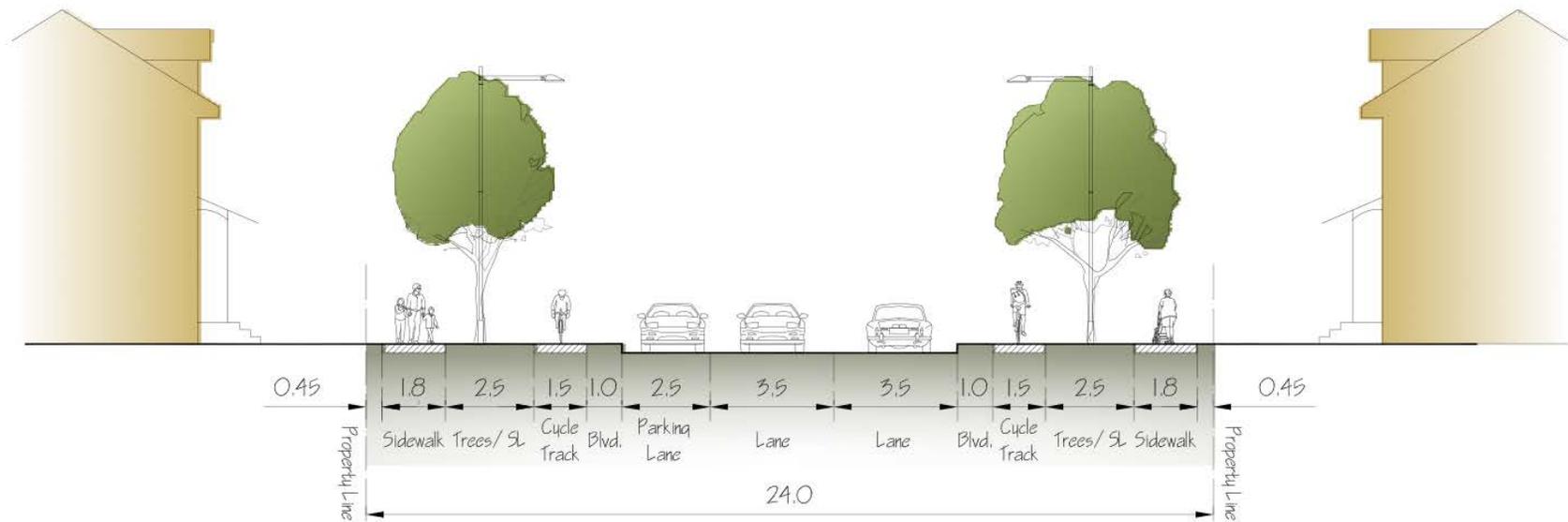


FIGURE 10 : Vue en coupe d'une route collectrice (24,0 m)

- On encourage fortement l'aménagement de pistes cyclables sur les rues, qui doivent être aménagées, dans la mesure du possible, sur l'emprise routière et être dotées d'installations permettant de s'assurer que la voie publique est sécuritaire pour les cyclistes de tous les groupes d'âge.
- Dans les cas où des sentiers polyvalents ou récréatifs traversent les routes collectrices, il faut prévoir des mesures de modulation de la circulation, par exemple des passages piétonniers standard, aux endroits voulus, afin d'assurer la sécurité et le confort des traverses routières.
- Le document BBMI recommande d'aménager des avancées de trottoir pour mieux définir les points de traverse, de rétrécir la distance de traverse et d'assurer la visibilité entre les voitures stationnées. La signalisation visant à attirer l'attention des automobilistes sur l'emplacement des traverses de sentier permet aussi de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité.
- Il faut coordonner l'emplacement des arbres, des installations dans les rues, de l'équipement de télécommunications, des

poteaux d'électricité et d'éclairage, ainsi que des installations de transport en commun et des panneaux indicateurs.

- Il faut planter une rangée d'arbres sur le boulevard des deux côtés de la rue en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville d'Ottawa).
- Afin de modérer la circulation, on encourage l'aménagement de carrefours giratoires aux intersections des principales routes collectrices.
- Il faudrait revoir les carrefours giratoires situés à proximité des installations récréatives et des écoles primaires et secondaires pour les questions de sécurité, de concert avec les conseils scolaires compétents.
- Il faudrait intégrer dans les carrefours giratoires les caractéristiques paysagères et les végétaux, conformément aux normes de la Ville d'Ottawa, qui devrait être appelée à y consacrer un entretien minimal.
- Les arrêts d'autobus et les zones d'attente (aires d'attente bétonnées, abris ou bancs publics) devraient être prévus aux endroits désignés et déterminés par OC Transpo dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

- Il faudrait regrouper les boîtes aux lettres communautaires, distributeurs à journaux et abribus, bancs publics, poubelles et boîtes aux lettres.
- Dans la mesure du possible, il faut envisager d'aménager, sur les routes collectrices voisines des sites scolaires, des mesures de modération de la circulation, par exemple des boulevards paysagés, des voies de stationnement, des intersections rétrécies ou des passages piétonniers surélevés.
- Les routes collectrices doivent généralement être conçues en fonction d'une vitesse de circulation effective de 40 à 50 km/h. Les routes collectrices voisines des sites scolaires doivent généralement être aménagées en fonction d'une vitesse maximum de 40 km/h.

REMARQUE : Le stationnement ne peut être autorisé que d'un côté d'une route collectrice permettant d'assurer le service de transport en commun.

Routes locales

Lignes directrices

- Le modèle de routes locales doit être aménagé dans un quadrillage décalé et connecté.
- Les routes bordées d'un côté (voies de desserte) peuvent être aménagées dans une emprise d'au moins 14,0 m (**figure 12**). Il se peut qu'on doive prévoir une emprise routière plus vaste selon l'état des sols de la localité.
- Il faut envisager d'aménager des points de traverse sécuritaire dans les cas nécessaires.

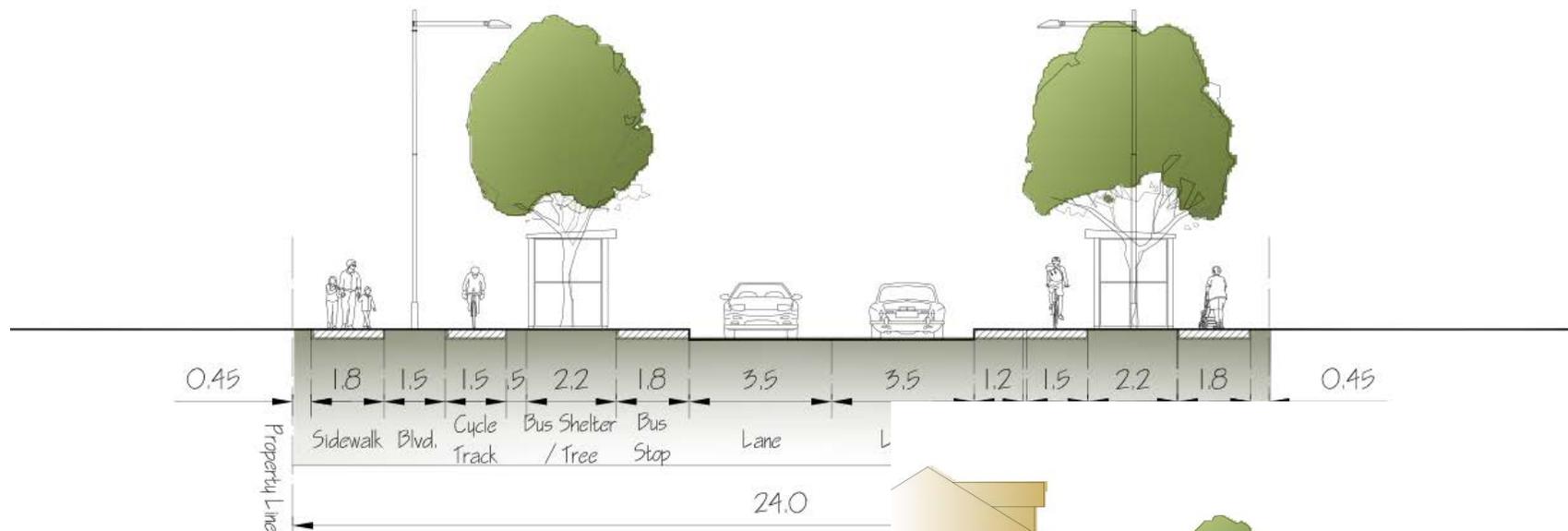


FIGURE 11 : Vue en coupe d'une route collectrice à un arrêt d'autobus (24,0 m)

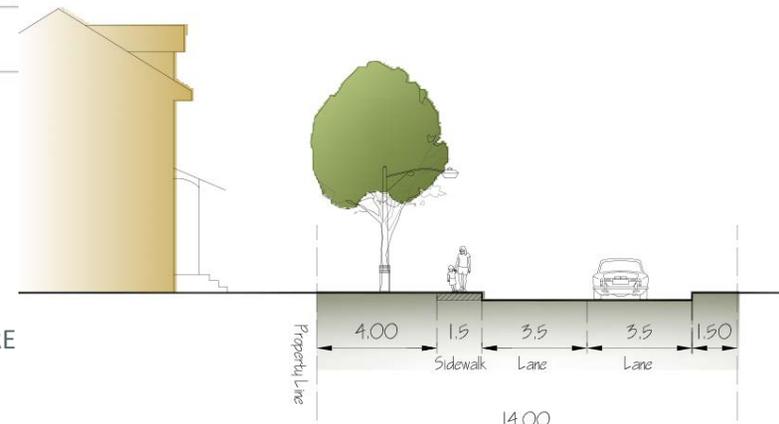


FIGURE 12 : Routes bordées de constructions d'un seul côté (14,0m)

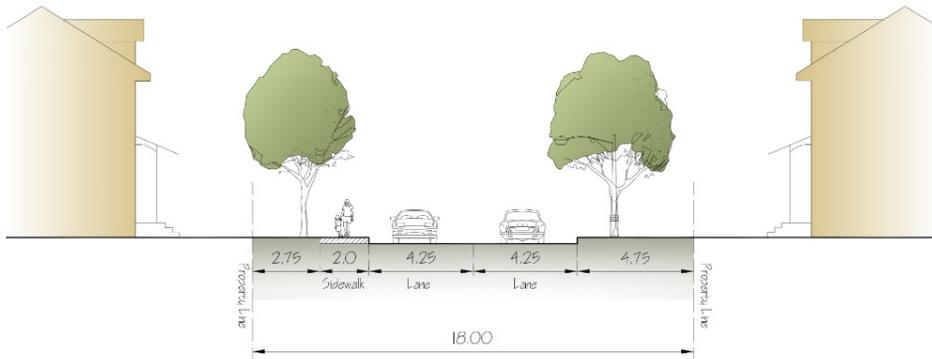


FIGURE 13 : Vue en coupe d'une rue locale (18,0 m)

- On peut aménager les rues locales dans une emprise de 18,0 m; ces rues doivent prévoir une surface routière asphaltée avec une voie de circulation dans chaque sens, un boulevard des deux côtés de la rue, un trottoir d'un côté ou des deux côtés de certaines rues locales (**figures 13 et 14**) et des arbres plantés en bordure des rues. Il se peut qu'on doive prévoir une emprise routière plus vaste selon l'état des sols de la localité.
- On peut mettre au point les services publics et autres services souterrains dans les emprises pendant la conception détaillée du lotissement.
- Le stationnement sur rue est autorisé des deux côtés de la rue. Il faut prévoir des trottoirs continus dotés de liaisons avec les espaces libres et les sentiers piétonniers, ainsi que des pistes cyclables sur la voie publique. Il faut coordonner l'emplacement des arbres, des installations des rues, de l'équipement de télécommunications, des poteaux d'électricité et d'éclairage et des panneaux indicateurs.
- Il faut planter une rangée d'arbres de chaque côté de la rue, en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville d'Ottawa).
- Il faut prévoir des trottoirs le long de certaines rues locales assurant la liaison avec les zones résidentielles et d'autres aménagements fonciers.

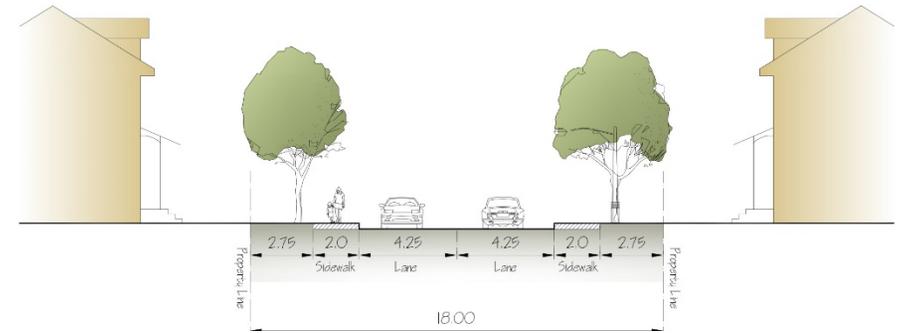


FIGURE 14 : Vue en coupe d'une rue locale à deux trottoirs (18,0 m)

- Dans les cas où les croisants ou les culs-de-sac interrompent le modèle de grillage décalé, il faut prévoir des couloirs de sentiers de 6 m afin d'accroître la perméabilité et permettre d'aménager des liaisons piétonnières et cyclistes directes sur l'ensemble du territoire de la collectivité.
- Les rues locales doivent être aménagées en fonction d'une vitesse de circulation effective qui est généralement de l'ordre de 30 km/h.

Allées arrière

Lignes directrices

- On encourage l'aménagement des allées arrière dans les complexes multirésidentiels au rez-de-chaussée aux endroits appropriés, afin de réduire le nombre de voies d'accès directes sous forme d'allées pour les routes collectrices ou les artères.

- On encourage l'aménagement d'allées arrière privées comme moyen d'accès grâce à une vue en coupe de 6,5 m (**figure 15**).
- Il faut prévoir un éclairage des entrées et des allées afin de promouvoir la sécurité des automobilistes et des piétons.
- Dans la mesure du possible, il faut prévoir un aménagement paysager entre les garages, sur le radier de l'allée et sur les propriétés de coin.
- Il faut prévoir d'installer les services publics dans les entrées des allées, dans la mesure du possible.

Arbres de rue

Lignes directrices

- Le nombre, le type et l'emplacement des arbres de rue à planter dans les emprises des rues doivent être conformes aux normes de la Ville et, dans les cas nécessaires, tenir compte des contraintes que comporte l'état des sols sous-jacents.
- Il faut planifier et coordonner, avec les sociétés de services publics, la plantation des arbres et l'installation des poteaux d'électricité longeant la voie publique.

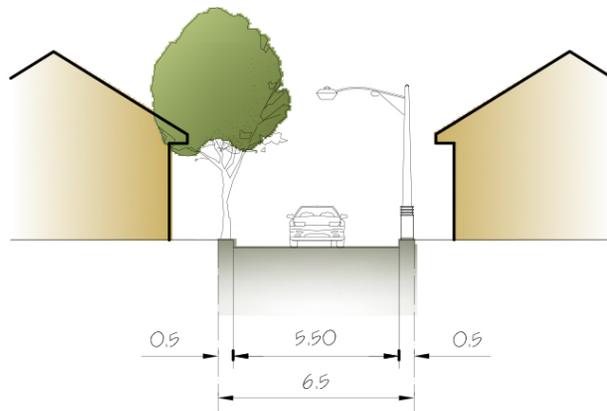


FIGURE 15 : Vue en coupe d'une voie arrière (6,5 m)

6.4 PARCS ET ESPACES LIBRES

Le réseau de parcs et d'espaces libres de la zone d'expansion Mer Bleue est constituée d'un certain nombre d'éléments, dont le ruisseau McKinnons et les cours d'eau connexes, les boisés, deux types de parcs publics, des bassins de gestion des eaux pluviales, ainsi que des liaisons et des sentiers.

Parc communautaire

Le parc communautaire sera doté de toutes sortes d'installations de loisirs actifs comme des terrains de sport, des terrains de tennis, des aires de jets d'eau, des zones de jeux pour les enfants, des allées piétonnières et des zones de bancs publics ou d'autres installations déterminées par la Ville d'Ottawa. En raison du caractère actif et programmé des installations à aménager dans le parc communautaire, ce parc a été implanté pour réduire au minimum l'interface directe avec les aménagements résidentiels et ainsi réduire la possibilité de désagréments causés par le bruit, l'éclairage et la circulation du parc.

Il faut aussi prévoir, aux carrefours piétonniers ou dans les zones de rassemblement essentielles des installations visuelles comme des structures d'ombrage. Les boîtes aux lettres communautaires peuvent être intégrées dans l'emprise longeant la façade du parc communautaire, conformément aux normes de la Ville d'Ottawa et de Postes Canada.

Lignes directrices

- La superficie du parc communautaire ne doit pas être inférieure à 6,0 hectares.
- Le parc communautaire est surtout destiné à être utilisé pour les activités sportives.
- Il faut prévoir des liaisons piétonnières avec les trottoirs voisins et les autres allées piétonnières.
- Dans les cas où un parc communautaire est voisin d'une voie publique, il faut prévoir un trottoir à l'intersection pertinente en vertu de ces lignes directrices.

- Le parc communautaire doit être accessible à partir des routes collectrices et des voies locales afin d'assurer la qualité de la visibilité et de l'accessibilité.
- Il faut appliquer, dans l'aménagement du parc, les principes de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).
- Le parc communautaire peut être associé à d'autres installations comme des bâtiments communautaires et des zones de caractéristiques naturelles.
- Le parc communautaire ne doit pas faire partie du réseau de gestion des eaux pluviales ni être associé à son fonctionnement.
- Il faut mettre en valeur des zones de stationnement de surface du parc communautaire en paysageant les abords des zones de stationnement.
- L'éclairage doit être orienté dans le sens contraire des zones résidentielles.

Parcs de quartier

Points d'attraction de chaque quartier, les parcs de quartier constituent des lieux de rassemblement et de loisir pour les résidents de la localité. Ils sont généralement aménagés au centre de chaque quartier, à environ cinq minutes de marche pour la plupart des résidents. Chaque quartier est généralement ceinturé par des routes collectrices, qui apportent aux usagers des parcs une sécurité supplémentaire, puisqu'ils n'ont pas à traverser des voies principales pour s'y rendre. Il faut prévoir de rétrécir les intersections des abords des parcs pour permettre aux piétons de traverser les voies principales. Chaque parc de quartier doit permettre d'aménager différentes installations de loisirs actifs, par exemple des zones de jeux pour les enfants, des patinoires extérieures, des aires de jets d'eau, des allées piétonnières ainsi que des bancs publics ou d'autres installations déterminées par la Ville d'Ottawa.

Lignes directrices

- La superficie des parcs de quartier ne doit pas être inférieure à 1,2 hectare.
- Il faut prévoir des liaisons piétonnières avec les trottoirs et les autres allées piétonnières.
- Dans les cas où un parc de quartier jouxte une voie publique, il faut prévoir un trottoir aménagé dans la vue en coupe correspondante de ces lignes directrices.
- Les parcs de quartier doivent être accessibles à partir des rues locales et assurer la qualité de la visibilité et de l'accessibilité.
- Il faut tenir compte, dans l'aménagement des parcs, des principes de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).
- On peut aménager des bassins de gestion des eaux pluviales non loin des parcs de quartier, qui peuvent aussi être dotés de caractéristiques permettant de capter dans certains cas les eaux pluviales excédentaires. Ces bassins secs doivent être intégrés dans l'aménagement des parcs, dans la mesure du possible et sous réserve des analyses techniques détaillées.
- Le coaménagement de parcs de quartier et d'écoles primaires voisines peuvent donner l'occasion de partager des installations comme des terrains de sport et de tennis et des places de stationnement.

L'analyse des possibilités permettant de mieux intégrer les écoles, les parcs et d'autres installations de la Ville constitue une priorité de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI). Le Plan d'utilisation du sol de la ZEUMB a été conçu pour respecter cette priorité, grâce au coaménagement des écoles primaires et des parcs de quartier. On examinera plus attentivement le coaménagement de ces installations avec les conseils scolaires compétents dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

Il faut tenir compte des lignes directrices suivantes dans l'aménagement des sites scolaires et des terrains voisins.

- Envisager d'aménager des installations comme les terrains de jeux et les terrains de stationnement sur les sites scolaires et dans l'aménagement des parcs, pour promouvoir le partage des installations.
- Se pencher sur les occasions d'harmoniser les sentiers des parcs et les points d'accès aux sites scolaires (soit les portails) afin de permettre aux piétons d'avoir directement accès, en passant par les parcs, aux sites scolaires voisins et se pencher sur les occasions permettant d'assurer l'entretien des sentiers durant l'hiver.

Miniparcs

Les miniparcs, qui représentent une modeste part du réseau de parcs et d'espaces libres, offrent des zones de verdure communes dans les quartiers résidentiels et constituent des points de rassemblement social essentiels pour les résidents de la localité.

Lignes directrices

- La superficie d'un miniparc doit être comprise entre 0,4 et 0,8 hectare.
- Les sentiers des miniparcs doivent assurer, dans toute la mesure du possible, la liaison avec les sentiers polyvalents.
- Les miniparcs doivent être aménagés pour être visibles depuis la voie publique.
- Les couloirs visuels aboutissant à un miniparc doivent être mis en évidence grâce au traitement paysager.
- Dans toute la mesure du possible, il faut prévoir des installations visuelles intégrées dans l'aménagement des miniparcs, par exemple des structures d'ombrage.

Caractéristiques naturelles et espaces libres

Lignes directrices

- Il faut protéger les caractéristiques naturelles existantes en préservant la végétation et les caractéristiques topographiques existantes.

- Il faut prévoir, dans la mesure du possible, des panoramas donnant sur le ruisseau McKinnons et sur les caractéristiques naturelles du paysage.
- Dans la mesure du possible, il faut préserver et mettre en valeur les caractéristiques naturelles dans le cadre des travaux d'aménagement.
- Les paysages de rue doivent, dans toute la mesure du possible, donner directement sur les zones des caractéristiques naturelles, par exemple le ruisseau McKinnons, le boisé et les installations de gestion des eaux pluviales.
- Il faut ceindre les espaces libres uniquement pour éviter d'avoir directement accès aux zones environnementales vulnérables ou aux endroits dangereux.
- Il faut prévoir, dans toute la mesure du possible, des allées piétonnières à partir des trottoirs ou des routes qui traversent les espaces verts.

Bassins de gestion des eaux pluviales et couloirs de drainage

Lignes directrices

- Il faut naturaliser (à l'aide de pentes et de contours) la conception des bassins d'eaux pluviales et des couloirs de drainage.
- Dans les cas où un bassin d'eaux pluviales donne sur une rue, il faut doter l'installation d'un traitement paysager le long des abords de la rue; ce traitement doit être compatible avec le paysagement de la rue.
- Il faut aménager les bassins d'eaux pluviales en faisant appel à des plantes indigènes, dans la mesure du possible.
- Il faut prévoir des sentiers polyvalents aux alentours des bassins de gestion des eaux pluviales et le long du ruisseau McKinnons et les intégrer, dans la mesure du possible, dans le réseau de sentiers communautaires.
- Les sentiers piétonniers aux alentours des bassins et des couloirs doivent aussi faire office de voies d'accès, dans les cas nécessaires.

- Dans les cas où un miniparc jouxte une voie publique, il faut prévoir un trottoir dans la vue en coupe correspondante de ces lignes directrices.

Liaisons et sentiers

Les sentiers polyvalents et piétonniers et les installations cyclables sont les pierres d'assise essentielles de la zone d'expansion Mer Bleue. Ces sentiers et installations assurent la liaison avec les quartiers résidentiels, les parcs, les espaces libres, les transports en commun et les zones naturelles, en plus d'assurer le lien avec les sentiers établis dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Lignes directrices

- Il faut prévoir, dans la zone d'expansion urbaine Mer Bleue, des sentiers polyvalents reliés au réseau de sentiers de l'ensemble du territoire de la Ville.
- Il faut prévoir des liaisons avec les sentiers longeant les rues résidentielles pour faciliter l'accès des piétons.
- Dans la mesure du possible, il faut prévoir des sentiers piétonniers à partir des quartiers résidentiels jusqu'aux aménagements voisins, par exemple les établissements commerciaux et institutionnels.
- Les sentiers polyvalents doivent être accessibles pour les différents usagers.
- Il faut prévoir, le long des sentiers polyvalents, des bancs publics, un éclairage, des panneaux indicateurs, ainsi que des poubelles et des bacs de recyclage.
- Il faut aménager les sentiers afin de réduire les incidences négatives sur les espaces libres, de même que sur les caractéristiques naturelles et les habitats.
- Il faut tenir compte, dans l'aménagement des sentiers et de leurs liaisons, des principes de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).
- Les pistes cyclables doivent être autorisées dans l'emprise routière.

- Il faut signaler et indiquer clairement tous les sentiers et toutes les installations cyclables, en plus de marquer toutes les traverses routières.
- Dans la mesure du possible, il faut prévoir des liaisons entre les quartiers résidentiels.
- Dans les cas où cela est pratique, on peut aménager certains sentiers polyvalents, pour qu'on puisse les emprunter toute l'année.
- Il faut revoir et déterminer, dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement, le nombre, la conception et l'emplacement des traverses de sentier enjambant le ruisseau McKinnons.

6.5 LIGNES DIRECTRICES SUR LA CONCEPTION DES SITES ET LA FORME BÂTIE

Lignes directrices générales pour les zones commerciales

Lignes directrices

- On encourage fortement les bâtiments aménagés en bordure des rues et dotés d'une façade continue donnant sur les rues.
- Dans les différents sites, les moyens d'accès offerts aux piétons et aux automobilistes doivent prévoir des parcours sécuritaires et bien définis.
- Les entrées doivent être clairement définies et visibles depuis la rue.
- Les locaux du rez-de-chaussée donnant sur la rue doivent être dotés de fenêtres et de portes donnant directement sur la rue.
- L'échelle des bâtiments polyvalents doit correspondre aux aménagements voisins et être compatible avec ces aménagements.
- Les zones de stationnement en surface doivent être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, dans la mesure du possible.
- Les allées doivent être aménagées pour éviter les conflits avec les allées des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux, entre autres.

- Les zones de stationnement de surface doivent être éclairées pour assurer la sécurité du public.
- Il faut prévoir des places de stationnement pour les bicyclettes à des endroits pratiques et visibles.
- L'éclairage des bâtiments commerciaux et des zones de stationnement doit être orienté dans le sens contraire des propriétés voisines.
- Dans les cas où une section de la zone de stationnement est située à côté de la rue, le bord de la rue du site commercial doit être aménagé avec un traitement paysager pour assurer un écran visuel pour masquer la zone de stationnement depuis la rue.
- Les installations de chargement et de collecte des ordures et les autres fonctions de service doivent être à l'écart de la rue et être masquées de façon que le public ne puisse pas les voir. On encourage l'aménagement de ces installations à l'intérieur ou à l'arrière des bâtiments.

Lignes directrices générales sur les habitations

Lignes directrices

- Il faut créer, dans les cas pertinents, des bâtiments servant de point d'accès (habitations) et des aménagements paysagers d'accès spéciaux à l'entrée de chaque quartier. Des éléments visuels d'intérêt et marqués (lucarnes, vestibules, porches clos et fenêtres) doivent être prévus sur les élévations de ces bâtiments. Les traitements paysagers, les murs et clôtures et les éléments d'entrée peuvent être intégrés et coordonnés avec la conception architecturale du bâtiment servant de point d'accès.
- Il faut prévoir, pour mettre en valeur le paysage de rue, différents types et modèles de logement dans chaque quartier.
- Il faut prévoir, non loin de la rue, des habitations pour mettre en valeur la bordure de la rue.
- Il faut prévoir une variation dans l'implantation des habitations dans le paysage de la rue afin d'éviter les impacts produits par les rues longues et droites.

- Sur les propriétés de coin, les élévations arrière et latérales doivent être uniformes pour ce qui est de la qualité et du détail des élévations avant.
- Le caractère architectural de toutes les habitations doit être doté d'un style d'architecture relativement constant.
- Le style architectural des maisons en rangée doit correspondre au caractère des habitations unifamiliales et jumelées voisines.
- Pour les quadrilatères de maisons en rangée, on encourage la variété dans l'élévation et la masse de chaque quadrilatère.
- Il faut prévoir une articulation suffisante des quadrilatères de maisons en rangée afin d'éviter les vastes étendues non rompues de toitures ou de murs (comme la disposition des logements en gradins ou l'utilisation de fenêtres panoramiques ou d'autres caractéristiques architecturales).
- Les unités d'extrémité des quadrilatères de maisons en rangée doivent être dotées des mêmes caractéristiques architecturales (par exemple les tourelles, les fenêtres panoramiques ou d'autres fonctions architecturales adéquates).
- Les entrées principales doivent donner sur la rue et être visibles à partir de la rue.
- Les allées doivent être jumelées, dans toute la mesure du possible, pour maximiser la capacité de stationnement sur rue et prévoir suffisamment de place pour les arbres plantés en bordure du boulevard.
- Les allées doivent être aménagées pour éviter les conflits avec les allées des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux, entre autres.
- Il faut éviter que le garage domine le paysage de la collectivité, en prévenant la projection du garage dans la mesure du possible devant le mur du bâtiment résidentiel principal ou en aménageant une voie d'accès des véhicules à partir d'une voie arrière.
- Les habitations situées sur les voies de desserte doivent donner sur la rue et être dotées d'une architecture détaillée de grande qualité. Il faut éviter les garages en saillie.

- Les habitations dont la façade ou le côté donne sur un parc ou une école doivent être dotées d'un intérêt architectural de grande qualité.
- Dans la mesure du possible, les habitations donnant sur les rues qui recoupent des routes collectrices sur lesquelles roulent des autobus doivent être orientées pour donner sur la rue locale afin de permettre d'installer les points d'arrêt des transports en commun sur les routes collectrices.
- Les habitations situées sur des intersections coudées en T et dans les impasses doivent être implantées pour réduire le plus possible l'impact visuel du garage et accroître les possibilités de traitements paysagers particuliers. On encourage les éléments architecturaux (comme les porches, les tourelles et les fenêtres panoramiques) afin d'offrir un attrait visuel.
- Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement des services publics doivent être aménagés à l'écart des points de vue exposés au public, et il faut de préférence s'abstenir de les aménager dans les cours avant ou latérales.
- Dans les cas où il faut aménager des services publics dans les cours avant ou latérales, il faut les installer dans un endroit discret ou caché de la vue du public grâce à des aménagements paysagers ou à d'autres moyens.
- Il faut encourager les quadrilatères de maisons en rangée portant des adresses paires pour permettre d'aménager des allées jumelées et d'améliorer le paysage de rue.

Lignes directrices pour les immeubles d'appartements

Lignes directrices

- Tous les appartements doivent être aménagés à proximité d'une voie publique; la façade principale et l'entrée doivent donner sur la rue ou sur un espace public libre. Pour les bâtiments situés à l'intérieur du site, l'entrée principale doit être orientée vers l'allée intérieure et, le cas échéant, vers l'aire d'agrément.
- Les zones de stationnement de surface, exception faite des allées privées, doivent essentiellement être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.

- La conception architecturale de toutes les élévations doit être constante.
- Il faut masquer les zones de stationnement depuis la voie publique grâce au paysagement.
- Les places de stationnement des visiteurs doivent être aménagées à des endroits visibles et pratiques, à proximité des entrées des bâtiments.
- Il faut prévoir des places de stationnement pour les bicyclettes des visiteurs et des résidents.
- Les zones de service doivent être aménagées à l'arrière de l'immeuble et être masquées de la vue du public.
- Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement des services publics doivent être aménagés à l'écart pour éviter d'être vus par le public; on n'encourage pas leur aménagement dans la cour avant ou latérale d'une propriété de coin.
- Dans les cas où il faut aménager des services publics dans les cours avant ou latérales, on doit le faire dans une zone discrète ou les masquer pour éviter que le public puisse les voir, grâce au paysagement ou à d'autres mécanismes de masquage.

Maximisation des zones de stationnement des bâtiments résidentiels

Lignes directrices

- En règle générale, il faut prévoir une proximité entre :
 - les types d'habitation dont les terrains sont étroits et les types d'habitation dont les terrains sont plus vastes;
 - les types d'habitation dont les terrains sont étroits et les types d'habitation dotés de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes.
- Dans la mesure du possible, il faut prévoir une place de stationnement sur rue devant chaque maison selon la largeur du terrain. Voici les solutions de rechange :
 - les terrains plus larges et moins profonds;
 - le jumelage des allées sur les terrains étroits afin de prévoir au moins une place de stationnement sur rue par paire d'habitations;

- l'utilisation de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes afin de prévoir, sur une plus grande longueur de bordure, des places de stationnement sur rue;
- l'utilisation des cours latérales de quadrilatère (soit les côtés étroits des quadrilatères) pour prévoir des places de stationnement sur rue en angle, plutôt que des places de stationnement parallèles.
- Si on choisit d'aménager des allées arrière privées, il faut prévoir des espaces au milieu du quadrilatère pour empiler la neige; ces espaces pourraient aussi servir de promenades piétonnières sur le quadrilatère pendant les autres saisons.
- Si on décide d'aménager des places de stationnement accessibles à l'avant, il faut prévoir :
 - des allées dont la longueur est suffisante pour permettre de stationner deux véhicules devant le garage;
 - une place intérieure dans le garage pour permettre d'ouvrir en même temps les portières de part et d'autre de la voiture et un garage dont la longueur permet de stationner les véhicules typiques des ménages de banlieue contemporains.

Écoles

Lignes directrices

- Les entrées principales des bâtiments scolaires doivent être aménagées pour donner sur la voie publique.
- Il faut penser à aménager des bâtiments scolaires à plusieurs niveaux.
- Il faut tenir compte du caractère architectural et des matériaux pour les élévations des bâtiments scolaires.
- Dans la mesure du possible, le quadrilatère scolaire et le quadrilatère du parc voisin doivent être aménagés comme site complet. Le coaménagement des parcs de quartier et des écoles primaires voisines permet parfois de partager des installations comme les terrains de sport, les terrains de tennis et les places de stationnement.

- La façade principale doit être assez longue pour permettre d'aménager des zones d'arrêt pour les autobus sur l'emprise routière.
- Les zones d'arrêt des autobus doivent être aménagées sur l'emprise routière de la Ville dans toute la mesure du possible.
- Dans les cas où on démontre que les zones d'arrêt des autobus sur le site constituent la seule option viable, ces zones doivent être assez longues pour pouvoir accueillir tous les autobus à l'heure de sortie, sans nuire aux autres allées de circulation ni à la sortie de l'école. Ces zones d'arrêt sur le site ne peuvent être dotées de retours de bordure et doivent être aménagées pour s'arrêter au trottoir, pour permettre de maintenir le trottoir au niveau existant, puis pour évoluer en pente vers la rue. Il faudra donner la priorité aux piétons dans l'aménagement des zones d'arrêt des autobus.
- Les zones d'arrêt des autobus doivent porter une signalisation désignée indiquant qu'ils sont réservés exclusivement aux autobus scolaires pour les périodes désignées de l'avant-midi et de l'après-midi.
- Les grandes zones de stationnement de surface, à l'exclusion des allées privées, doivent essentiellement se trouver sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
- Il faut prévoir, pour les élèves comme pour le personnel, un nombre suffisant de places de stationnement pour les bicyclettes.
- Il faut prévoir des traverses piétonnières sécuritaires donnant accès aux sites scolaires afin d'encourager le transport actif. Il peut notamment s'agir de rétrécir les intersections et les avancées de trottoir, à installer au plus tard quand les écoles sont construites.
- Il faut prévoir des liaisons piétonnières à partir des trottoirs, des zones de stationnement et des zones d'arrêt des autobus pour donner accès aux bâtiments scolaires.
- Dans la mesure du possible, il faut intégrer les arbres ou les boisés existants dans les zones de plein air.

- L'éclairage des bâtiments scolaires et des zones de stationnement doit être orienté en direction opposée des propriétés voisines.
- La signalisation doit être intégrée dans le traitement paysager ou dans l'architecture des bâtiments.
- Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement des services publics doivent être implantés à l'écart de la vue du public; il ne faut pas encourager à les installer dans les cours avant ou latérales des propriétés de coin.
- Lorsqu'il faut installer des services publics dans des cours avant ou latérales, il faut le faire dans un endroit discret, à l'écart de la vue du public, grâce au paysagement ou à d'autres mécanismes de masquage.
- Il faut masquer les zones de service pour éviter que le public les voie.

Plantations d'arbres en bordure des rues

Dans toutes les zones résidentielles et commerciales, il faut prévoir de planter des arbres pour créer un attrait esthétique et les avantages environnementaux, dont la réduction de la chaleur rayonnante et réfléchie, l'ombrage et un environnement physique rehaussé pour les résidents, de même que pour compter ultimement sur un couvert forestier à maturité.

Hormis les avantages environnementaux, les arbres urbains apportent toutes sortes d'avantages pour la santé des résidents, soit des environnements plus confortables pour l'activité physique, des zones publiques et un domaine public plus attrayants, ainsi que l'amélioration des résultats pour la santé intellectuelle.

Dans les cas où l'état des sols le permet, on encourage les promoteurs à planter uniformément des arbres en bordure des rues afin de doter, entre autres avantages, les quartiers d'une certaine personnalité; les arbres doivent être plantés en bordure des rues aux frais des promoteurs.

Des écrans antibruit, les routes de desserte et les rigoles de drainage écologiques ou les autres parcelles de terrain dans un lotissement doivent être considérés comme des zones qui permettent de planter d'autres arbres et d'effectuer d'autres travaux de paysagement.

Services publics – tous les types de bâtiment

Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement des services publics doivent être aménagés pour éviter qu'ils soient vus du public; on n'encourage pas leur installation dans les cours avant ou latérales des propriétés de coin. Dans les cas où il faut installer des services publics dans les cours avant ou latérales, on doit le faire dans des endroits discrets ou les masquer pour éviter qu'ils soient vus du public grâce au paysagement ou à d'autres mécanismes de masquage.

7. Mise en œuvre et interprétation

Dans la présente section du PCC, nous décrivons les processus et les mécanismes qui guideront la mise en œuvre du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue dans l'application des politiques du Plan officiel et du PCC. Voici essentiellement ces mécanismes :

- la modification du Plan officiel et la mise en œuvre du Plan secondaire;
- les plans techniques : l'Étude-cadre de viabilisation, le Plan de gestion de l'environnement et l'Étude-cadre des transports;
- les lignes directrices sur l'interprétation du PCC;
- le processus visant à modifier le PCC et les évaluations environnementales;
- la préparation d'un plan de mise en œuvre financier, dont les ententes sur le partage des coûts;
- le calendrier d'aménagement de l'infrastructure essentielle pour la viabilisation des terrains;
- la surveillance des travaux d'aménagement.

L'objectif consiste à veiller à ce que les travaux d'aménagement se déroulent selon des modalités qui sont généralement conformes au Plan de conception communautaire de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue. Sous cet angle, il est possible d'apporter, au Plan d'utilisation du sol, de légères modifications dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement, à la discrétion du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

Ce plan se veut un guide pour l'aménagement de la zone du PCC. On peut en assouplir l'interprétation, à la condition de respecter l'objectif général des politiques et des principes de ce plan.

Les aménagements indiqués dans la **figure 2** correspondent aux zones générales des travaux; le périmètre est souple et peut varier sans modifier le Plan, sauf dans les cas où des catégories correspondent à des limites fixes, par exemple des vallées fluviales et des routes.

Le Plan orientera la forme et le caractère de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue. Il guidera les processus de zonage, de lotissement et de maîtrise du plan d'implantation, ainsi que les dépenses en immobilisations dans cette zone. Bien que le produit final puisse être différent, dans les détails, les différents plans reproduits dans ce document, l'objectif consiste à veiller à ce que les travaux d'aménagement soient dotés d'une structure-cadre conforme aux politiques et aux lignes directrices décrites dans ce plan de conception communautaire.

7.1 MODIFICATIONS À APPORTER AU PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

Le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue et les plans directeurs qui l'accompagnent ont été établis dans le cadre d'un vaste processus qui a consisté à réunir des commentaires techniques et à consulter le public. Les travaux d'aménagement doivent se dérouler conformément aux politiques, aux plans et aux recommandations reproduits dans les documents afin de veiller à mettre en œuvre les politiques de la section 3.11 du Plan officiel et le PCC.

Or, il n'est pas possible de prévoir tous les cas ou tous les problèmes qui peuvent surgir dans le cadre de l'aménagement des terrains. C'est pourquoi il faut prévoir un mécanisme permettant aux propriétaires fonciers d'apporter les modifications jugées nécessaires.

Le processus de modification fait la distinction entre les changements mineurs et les changements majeurs. Le Comité de l'urbanisme et les organismes externes doivent approuver, dans les cas nécessaires, les changements de conception importants, qui peuvent obliger à apporter une modification au Plan secondaire ou à l'évaluation environnementale. Les changements mineurs à être approuvés peuvent être apportés à la discrétion du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et être intégrés dans l'approbation des plans de lotissement ou d'implantation.

Changements mineurs

On peut apporter, dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement de la Ville d'Ottawa, à la condition qu'ils s'harmonisent avec l'objectif général du PCC, les changements mineurs au Plan de démonstration et au Plan d'utilisation du sol, par exemple les mises au point mineures du réseau local des rues et l'implantation d'îlots de sentiers, la superficie et l'emplacement des quadrilatères multirésidentiels, la superficie et la forme des parcs, l'emplacement, la superficie, la forme ou la zone des quadrilatères scolaires, ainsi que la superficie, l'emplacement et la forme des bassins de gestion des eaux pluviales.

Dans les cas où les terrains appartiennent à des « zones résidentielles existantes », on considère que leur réaménagement, conformément à la désignation représentée dans le Plan d'utilisation du sol pour les aménagements voisins, constitue un changement mineur.

On doit déterminer les limites des installations de gestion des eaux pluviales au nord, par rapport à la caractéristique naturelle urbaine du ruisseau McKinnons, dans le cadre du Plan de gestion de l'environnement approuvé, de l'Étude-cadre de viabilisation approuvée et des analyses techniques détaillées menées de concert avec les demandes d'aménagement; ces mises au point doivent être considérées comme des changements mineurs.

Les changements mineurs de conception sont considérés comme des modifications qui n'ont guère d'incidence sur les incidences ou les résultats nets prévus dans le cadre du projet. Les légères modifications d'alignement ou de superficie des installations qui ont l'accord de tous les propriétaires fonciers visés sont également considérées comme des changements mineurs. Les détails des modifications sont portés à la connaissance de tous les propriétaires fonciers visés et de tous les intervenants compétents. On pourrait probablement traiter la plupart de ces changements pendant la phase de l'approbation de la conception détaillée et des travaux d'aménagement, et il reviendrait toujours au promoteur de s'assurer que l'on tient compte de tous les enjeux pertinents.

Changements majeurs

Les changements majeurs apportés au Plan d'utilisation du sol ou les changements obligeant à modifier les annexes du Plan officiel, par exemple une transformation majeure du réseau des routes collectrices, la réduction de la superficie minimum des parcs dans l'ensemble, une modification importante de la largeur de l'emplacement du couloir du ruisseau ou un changement dans le nombre de bassins de gestion des eaux pluviales doivent être approuvés par le Comité de l'urbanisme et les organismes externes, dans les cas nécessaires.

Les changements majeurs sont ceux qui modifient l'objectif des évaluations environnementales ou qui ont une incidence appréciable sur les répercussions ou les résultats nets attendus dans le cadre du projet. Si la modification proposée est majeure, il peut se révéler nécessaire de la décrire dans une annexe des plans directeurs, en précisant les répercussions et les mesures d'atténuation et en donnant aux intervenants compétents l'occasion d'exprimer leurs préoccupations et ne permettant à la Ville d'en prendre connaissance. Les changements majeurs doivent être approuvés par le Comité d'urbanisme et les organismes externes dans les cas nécessaires.

Les changements majeurs doivent être étayés par une justification de l'aménagement, préparée conformément au mandat de la justification de planification de la Ville et à tous les documents techniques permettant de justifier le changement proposé et d'aider la Ville et le public à prendre connaissance de la proposition. La justification doit comprendre un plan indiquant le contexte de la zone environnante, ainsi que de l'information sur d'autres demandes d'aménagement approuvées ou sur le point de l'être. Pour lancer l'examen et l'approbation des changements importants, le promoteur doit préparer et soumettre à la Ville un plan d'ensemble constitué des changements proposés et tenant compte des plans de lotissement et d'implantation du quartier (ou de l'ensemble de la collectivité si elle est touchée), qui sont approuvés ou qui sont sur le point de l'être. Dans les cas où le changement proposé vise un terrain qui ne fait pas l'objet d'un plan approuvé ou qui est sur le point de l'être, le plan d'ensemble doit aussi faire état de la conception représentée dans le Plan d'utilisation du sol du quartier avoisinant ou de l'ensemble de la collectivité, le cas échéant.

La Ville fera parvenir au besoin, pour commentaires, des exemplaires du plan d'ensemble aux propriétaires des terrains aménagés et réaménagés touchés directement par les changements proposés. Si les propriétaires s'y opposent, les plans de lotissement ou d'implantation seront soumis à l'approbation du Comité d'urbanisme. Dans les cas où un changement proposé touche l'ensemble de la collectivité, il se peut qu'on doive également tenir une consultation publique afin de présenter les changements qu'on propose d'apporter au Plan de conception communautaire et de prendre connaissance des commentaires.

Chaque modification apportée successivement au Plan d'utilisation du sol doit tenir compte des révisions antérieures approuvées dans le cadre du processus d'approbation du plan d'ensemble ou du plan de lotissement. La Ville garde en dossier tous les changements approuvés.

Les changements apportés par le personnel de la Ville au Plan d'utilisation du sol et au texte du Plan de conception communautaire peuvent l'être à la discrétion et avec l'approbation du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et doivent donner lieu, dans les cas nécessaires, à des avis à l'intention des propriétaires des terrains aménagés et réaménagés touchés. Lorsque les changements sont importants ou que le personnel de la Ville et les propriétaires fonciers touchés par ces changements ne s'entendent pas, on peut demander l'approbation du Comité d'urbanisme.

Dans les cas où la section 3.0 du Plan de conception communautaire dresse la liste d'exemples d'utilisations autorisées, cette liste vise à représenter l'ensemble et la nature des utilisations qu'on envisage éventuellement pour les terrains visés. On peut considérer que certaines utilisations qui ne sont pas énumérées dans la liste, mais que la Ville juge comparables aux utilisations énumérées et conformes à l'objectif général de la catégorie d'aménagement applicable constituent des utilisations autorisées dans l'application du règlement de zonage.

7.2 APPROBATION DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT

On traite d'abord d'après le plan de lotissement les demandes d'approbation des travaux d'aménagement pour les terrains du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer bleue afin d'assurer l'aménagement du réseau routier, de l'infrastructure de viabilisation et de la réservation des parcs nécessaires. Les demandes d'aménagement doivent tenir compte de tous les renseignements exigés en vertu de la section 5.2 du Plan officiel.

À l'est du chemin Tenth Line, le ruisseau McKinnons constitue un effluent pour le système de gestion des eaux pluviales dans la ZEUMB. Les travaux d'aménagement menés dans le cadre du PCC

de la zone d'expansion Mer Bleue sont liés au dépôt d'une demande dans le cadre de la *Loi sur le drainage* pour ce tronçon du ruisseau McKinnons.

En outre, toutes les demandes d'aménagement doivent comprendre une description ou une représentation des moyens grâce auxquels la proposition d'aménagement répond à l'objectif du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue et des lignes directrices connexes sur la conception. Toutes les demandes d'aménagement des zones résidentielles doivent également tenir compte de la contribution des utilisations résidentielles et des densités proposées à l'ensemble de logements projeté et aux densités d'aménagement résidentiel établies dans le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue et dans le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Les propriétaires fonciers ne sont pas tenus d'aménager leurs terrains précisément selon le Plan de démonstration reproduit dans la **figure 3**.

Voici l'objectif et le rôle du Plan de démonstration :

- encadrer l'évolution de l'aménagement de ces terrains au fil du temps;
- démontrer les possibilités et les méthodes permettant de résoudre des problèmes précis d'aménagement;
- illustrer les moyens de respecter les lignes directrices de la conception pour différents aménagements;
- illustrer certains objectifs précis que le Plan de conception communautaire vise à atteindre;
- constituer le moyen d'établir et de surveiller les objectifs de densité à la longue.

Les demandes d'approbation de travaux d'aménagement pour la majorité des terrains du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue sont d'abord traitées selon le plan de

lotissement afin d'établir le réseau routier, l'infrastructure de viabilisation et la réservation des parcs nécessaires. Il faut tenir compte des exigences découlant du processus d'approbation des demandes d'aménagement en vertu de la *Loi sur le drainage*, dans les cas pertinents, dans les conditions d'approbation du plan provisoire et on ne doit pas enregistrer ce plan provisoire tant que ces conditions ne sont pas respectées.

Pour les demandes d'aménagement de certains quadrilatères, il faut approuver la réglementation du plan d'implantation conformément aux exigences du *Règlement sur la réglementation du plan d'implantation* de la Ville.

La Ville impose des conditions dans l'aménagement des terrains dans le cadre du processus d'approbation du plan de lotissement ou du plan d'implantation. Ces conditions portent sur les questions suivantes, sans nécessairement s'y limiter :

- les parcs, les espaces libres et la protection des caractéristiques patrimoniales naturelles;
- les conduites d'eau et d'égouts sanitaires et des installations de gestion des eaux pluviales;
- les transports en commun;
- la construction de routes et d'infrastructures;
- l'élargissement des routes et les triangles de visibilité;
- les services publics.

Il faut signer les conventions d'aménagement (conformément à l'exposé ci-après) avant d'autoriser le lancement des travaux d'aménagement. Il est nécessaire de modifier le zonage pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement établis dans le Plan d'utilisation du sol, de concert avec l'approbation du plan de lotissement ou du plan d'implantation.

On s'attend à ce que les règlements de zonage viennent modifier le zonage des zones résidentielles urbaines et des zones d'utilisation

polyvalente correspondantes afin de permettre d'exécuter les travaux d'aménagement conformément au Plan d'utilisation du sol. La Ville peut aussi se servir des zones d'aménagement pour préciser l'aménagement projeté des terrains, ce qui est jugé prématuré à l'heure actuelle parce qu'on ne peut pas compter, dans un délai raisonnable, sur des infrastructures routières ou de viabilisation d'installations communautaires suffisantes. Les sites scolaires doivent être zonés pour des aménagements institutionnels et résidentiels; ainsi, dans l'éventualité où aucun conseil scolaire ne se porte acquéreur d'un site scolaire établi dans un plan de lotissement, les terrains devront être aménagés pour construire des résidences. Le type et l'envergure de ces aménagements résidentiels doivent respecter la catégorie d'aménagement résidentiel décrite dans la section 3.4.

7.3 CONVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

Lorsque les travaux d'aménagement se déroulent dans le cadre du Plan de conception communautaire de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue, on doit adopter des stratégies innovantes de mise en œuvre, notamment en concluant des conventions d'aménagement pertinentes, pour veiller à ce que les projets d'aménagement des infrastructures municipales et des installations communautaires se déroulent dans les délais.

Les conventions d'aménagement peuvent porter sur les questions suivantes :

- les parcs, les zones libres et les caractéristiques du patrimoine naturel;
- les conduites d'eau et de collecte des eaux usées et les installations de gestion des eaux pluviales;
- les transports en commun;
- l'infrastructure routière (dont l'élargissement des routes existantes);
- les télécommunications et les autres services publics.

Il se peut qu'on doive conclure des conventions préalables (auxquelles participerait la Ville) pour le PCC de la zone urbaine Mer Bleue afin d'obliger les promoteurs, dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement, à contribuer financièrement aux infrastructures essentielles nécessaires et pour leur permettre de progresser dans la construction de certaines installations conformément aux principes financiers adoptés.

Il faut aussi établir (conformément à l'exposé ci-après) une convention-cadre pour l'aménagement des parcs dans le cadre du PCC de la zone urbaine Mer Bleue afin d'instituer un mécanisme permettant de compenser la réservation des parcs qui pourrait être répartie inégalement sur l'ensemble du territoire visé par le Plan de conception communautaire de la zone urbaine Mer Bleue.

Il se peut aussi qu'on doive conclure des conventions d'utilisation conjointe avec les conseils scolaires pour permettre de partager l'utilisation des parcs et des quadrilatères scolaires.

7.4 PARTAGE DES COÛTS/PLAN FINANCIER

Le plan financier est une exigence de la section 3.11 du Plan officiel. Les conventions de partage des coûts suivantes constitueront le point de départ du plan financier pour le PCC.

7.4.1 Convention sur les services essentiels

Les services essentiels s'entendent des travaux, des services ou des installations décrits ci-après, mais uniquement dans la mesure où il faut réaliser des travaux pour donner suite à une autorisation d'approbation afin de mener les travaux d'aménagement dans la ZEUMB, et notamment préparer le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue, ainsi que l'évaluation environnementale correspondante et toutes les études s'y rapportant, notamment, sans toutefois s'y limiter, l'Étude-cadre de viabilisation, l'Étude-cadre des transports et le plan

de gestion de l'environnement. Tous les propriétaires fonciers doivent intervenir dans la convention sur les services essentiels et prendre en charge leur quote-part des frais des services essentiels avant que la Ville puisse approuver les demandes d'aménagement.

7.4.2 Autres travaux communs

Dans le cadre des travaux d'aménagement, les propriétaires fonciers bénéficiaires négocient le coût de construction des autres infrastructures qui ne sont pas des services essentiels, mais qui sont partagées par au moins deux d'entre eux. Les installations planifiées de gestion des eaux pluviales, les infrastructures surdimensionnées et très profondes et les axes routiers traversant des limites de propriété ou longeant ces limites en sont des exemples.

7.5 ACQUISITION DE PARCS ET D'ESPACES VERTS

Le réseau des espaces verts est constitué de différents éléments comme les parcs, les caractéristiques patrimoniales naturelles et les installations de gestion des eaux pluviales. La plupart des espaces verts finiront par appartenir au domaine public, et la Ville doit s'en porter acquéreur en faisant appel aux moyens suivants :

- la réservation des parcs ou des espaces libres dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement;
- la cession des installations achevées pour la gestion des eaux pluviales;
- la cession des caractéristiques patrimoniales naturelles et des autres espaces libres dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

Il faut passer une convention-cadre sur la gestion des parcs avec les propriétaires fonciers collectivité de la zone d'expansion Mer Bleue afin d'instituer un mécanisme permettant de compenser la réservation des parcs qui pourraient être répartis inégalement sur l'ensemble de la zone du Plan de conception communautaire. La Ville d'Ottawa pourrait prêter son concours dans la gestion générale

des parcs réservés selon leur répartition entre les propriétaires fonciers.

Lorsqu'on aura confirmé que les conventions sont satisfaisantes, l'objectif consiste à bâtir les parcs de quartier et les parcs communautaires de front avec l'aménagement des terrains selon les plans de lotissement provisoires approuvés.

7.6 PHASES DE L'AMÉNAGEMENT

On s'attend à ce que dans chacune des phases, les travaux d'aménagement se déroulent progressivement dans le cadre des plans de lotissement, à mesure que les infrastructures et les services seront installés.

En règle générale, les travaux d'aménagement se déroulent du nord au sud en tenant d'un certain nombre de facteurs, à savoir :

- la capacité de se raccorder aux infrastructures existantes des conduites d'eau et sanitaires dotées d'une capacité disponible;
- la possibilité de raccorder le réseau routier interne au chemin Tenth Line et au chemin Mer Bleue aux points d'intersection existants ou planifiés;
- le prolongement logique de la nouvelle infrastructure de conduites d'eau et d'égout;
- l'aménagement des installations de gestion des eaux pluviales.

Cet échelonnement représente une progression harmonieuse des travaux d'aménagement. Or, il se peut que dans certains cas, on ne puisse pas réaliser les phases privilégiées ni non plus qu'il soit obligatoire d'achever une phase avant d'enchaîner avec la suivante.

Les promoteurs qui déposent des demandes d'aménagement se pencheront sur les options permettant de conclure les conventions préalables afin d'établir le calendrier à adopter pour les travaux de

construction et les sommes à rembourser. La Ville traitera les crédits sur les frais d'aménagement conformément aux lois en vigueur, dans les cas où les infrastructures font l'objet de conventions préalables.

Lorsqu'une phase des travaux d'aménagement porte sur différentes propriétés plus modestes, il n'est pas nécessaire d'aménager ces propriétés avec les autres terrains au cours de la même phase. Toutefois, pendant la durée de la mise en œuvre des plans de lotissement dans chaque phase, il faudra prévoir d'intégrer éventuellement les différentes propriétés à une date ultérieure dans le cadre de l'ensemble des plans de lotissement, de conception, d'aménagement des terrains, d'implantation des routes et d'installations des infrastructures.

Il faudra communiquer avec tous les services publics dès le début du processus de planification en ce qui concerne la viabilisation des travaux d'aménagement dans la zone visée.

7.7 SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN

Il faut répondre aux besoins des transports en commun dès le début des travaux d'aménagement dans le cadre de la structure communautaire pour permettre de réaliser d'ici 2031 l'objectif du Plan officiel qui consiste à faire en sorte que sur l'ensemble du territoire de la Ville, les modes de transport durable comme la marche, le cyclisme, les transports en commun et le covoiturage représentent 50 % des déplacements.

Durant les premières phases des travaux d'aménagement, on pourra assurer les transports en commun grâce à des conventions de services anticipés avec les promoteurs et OC Transpo de la Ville d'Ottawa.

7.8 LOGEMENTS ABORDABLES

Il faudra aménager les logements abordables conformément à la section 2.5.2 du Plan officiel, qui définit le logement abordable comme des logements en location ou en propriété dans lesquels un ménage à revenu faible ou modéré paie des loyers d'au plus 30 % de son revenu annuel brut.

Selon le Plan officiel, les logements abordables pour les ménages du trentième percentile de revenu ou moins pour la location et du quarantième percentile de revenu ou moins pour la propriété (corrigé chaque année conformément à l'indice d'inflation et à l'indice des prix à la consommation) doivent constituer 25 % de l'ensemble des logements aménagés et des logements réaménagés. Par conséquent, dans la zone du Plan de conception communautaire, environ 25 % de l'ensemble des logements doivent appartenir à la tranche d'abordabilité ci-dessus, d'après une évaluation faite au moment de l'approbation du lotissement.

Pour permettre d'aménager des logements abordables, la Ville négociera le recours aux mesures d'incitation municipales et aux mesures de soutien directes, y compris, sans toutefois s'y limiter :

- le report ou l'exemption du paiement des droits et des frais;
- les mesures d'incitation pour l'accroissement de la densité ou les transferts de densité, le zonage flexible et d'autres normes d'aménagement;
- d'autres mesures d'incitation à négocier selon l'importance du niveau d'abordabilité atteint.

Lorsqu'on offre des mesures d'incitation municipales pour soutenir l'aménagement de logements abordables, la Ville passera des accords avec les promoteurs pour préserver le niveau d'intérêt public pour ce qui est des logements abordables. Ces accords feront état des investissements publics nécessaires, en fonction de l'augmentation des niveaux d'abordabilité des prix. Ils prévoiront des mécanismes pour préserver l'abordabilité des logements, en

précisant l'ensemble des logements à fournir, et ces accords seront généralement inscrits dans les titres de propriété ou dans les règlements municipaux sur les immeubles de logements.

En outre, il faudrait penser à installer les immeubles de logements abordables à proximité des voies de transport en commun, des parcs et des installations cyclables existants ou planifiés.

7.9 SURVEILLANCE DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT

Le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion Mer Bleue et les plans directeurs intégrés complémentaires ont été préparés dans le cadre d'un vaste processus qui a consisté à demander les conseils techniques et à consulter le public. Il est opportun de procéder à la surveillance du Plan de conception communautaire afin de savoir si les politiques du Plan officiel et celles du PCC sont respectées. Cette surveillance permettra de repérer les changements importants qui pourraient justifier un examen et éventuellement la modification du Plan de conception communautaire. L'objectif de cette surveillance est de confirmer que les paramètres qui sous-tendent le Plan restent applicables et pertinents et à déterminer si les politiques et les lignes directrices sont mises en œuvre.

L'objectif de la mise en œuvre du Plan d'utilisation du sol et la capacité de réaliser l'ensemble et l'implantation établis des types d'habitations pour le secteur, selon les modalités exposées dans le PCC et dans la modification du Plan officiel correspondante sont essentiels au PCC. Le Plan officiel définit l'ensemble et l'implantation des types d'habitations pour la zone d'expansion Mer Bleue, qui doivent au moins :

- être constitués, à l'échelle de la collectivité, d'au moins 30 % et d'au plus 55 % de maisons unifamiliales et d'au moins 10 % d'immeubles d'appartements;

- établir une densité résidentielle moyenne nette globale d'au moins 36 logements par hectare net. La densité résidentielle nette est calculée d'après la superficie des terrains à vocation exclusivement résidentielle, dont les voies de circulation et les zones de stationnement internes dans les secteurs aménagés, en excluant toutefois les voies publiques, les emprises et toutes les vocations non résidentielles.

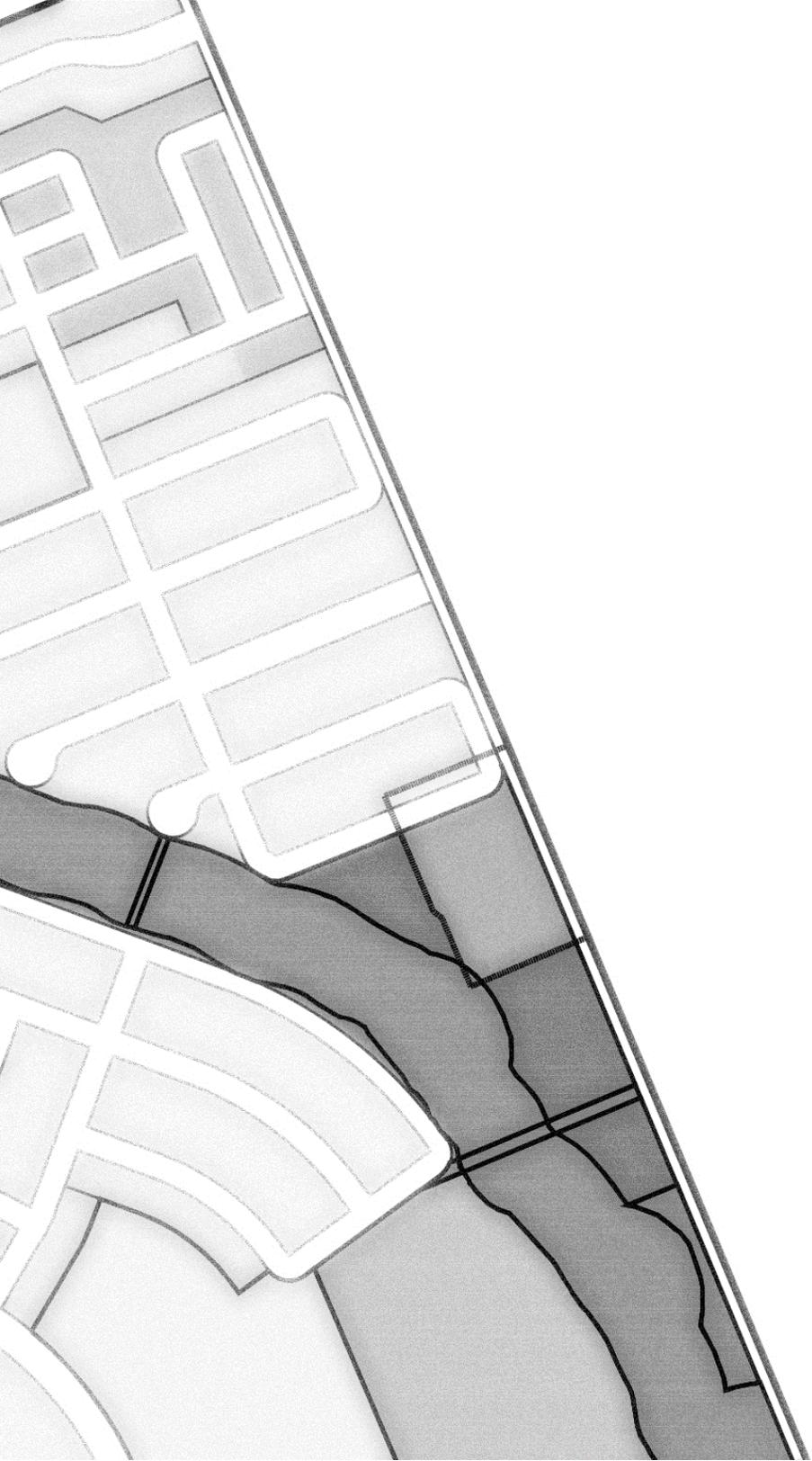
Cette densité moyenne minimum de 36 logements par hectare net ne constitue pas une densité moyenne maximum, mais plutôt un objectif de densité, et par conséquent, les aménagements compacts qui permettent d'accroître cette densité en ce qui a trait à toutes les autres politiques de ce plan doivent être autorisés.

Le **table 4** (cf. la section 4.2) fait état des estimations globales en pourcentage des maisons unifamiliales et en rangée, des habitations multifamiliales et des immeubles d'appartement, d'après le Plan de démonstration communautaire détaillé reproduit dans la **figure 3**. On constate, sur la foi du Plan de conception communautaire détaillé, que l'ensemble obligatoire de logements et les objectifs de densité du Plan officiel sont respectés dans toute la zone du Plan de conception communautaire. Le nombre total de logements qui pourraient être aménagés d'après le Plan de démonstration doit rester de l'ordre de 3 100 à 3 500 logements. On doit encourager une densité supplémentaire, conformément aux autres politiques sur l'utilisation du sol du PCC.

Le nombre total et l'ensemble des logements fera l'objet d'un suivi à l'échelle de la collectivité au moment de l'approbation des demandes d'aménagement. On prévoit des dérogations mineures pour ce qui est du nombre de logements dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement. On pourra accepter ces dérogations à la condition de démontrer que le nombre total de logements et l'ensemble obligatoire de types de logements peuvent être assez bien respectés en rajustant la densité ou l'ensemble de logements sur les autres terrains vacants dans le PCC.

Les calculs d'achalandage et de viabilisation qui ont servi à mettre au point les recommandations présentées dans l'Étude-cadre des transports et l'Étude-cadre de viabilisation se fondent sur les totaux de logements et de population calculés à partir du Plan de démonstration.

En outre, les dérogations mineures dans la densité moyenne prévue pour chaque forme de logement sont autorisées, à la condition que l'on puisse démontrer que le nombre total de logements et l'ensemble de types de logements peuvent être atteints relativement bien en rajustant la densité ou l'ensemble de logements sur les autres terrains vacants dans chaque quartier.



ANNEXE A

L'ÉQUIPE DU PROJET

Le PCC a été élaboré par les propriétaires fonciers de concert avec de nombreux organismes d'examen, dont la Ville d'Ottawa et l'Autorité de conservation de la Nation Sud. L'élaboration de ce concept s'est déroulée sur les quatre années de la durée de l'étude et représente donc une solution complète, intégrée et équilibrée pour résoudre les nombreux problèmes complexes relatifs à chaque secteur d'activité.

Ont également participé à la préparation du PCC, un certain nombre de comités ou d'équipes mis sur pied pour permettre de réaliser une étude collaborative regroupant différents intervenants. La Ville d'Ottawa a délégué un gestionnaire de projet interne pour la coordination et l'encadrement.

On a mis sur pied l'Équipe principale du projet (ÉPP) pour mener le processus d'élaboration du PCC; cette équipe était constituée du Groupe de propriétaires de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, de l'équipe d'experts-conseils et du personnel de la Ville d'Ottawa délégués par le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. L'ÉPP avait pour principale fonction d'examiner les rapports, de résoudre les problèmes et de dégager un consensus à chacune des étapes du programme de travail du PCC. Les organismes suivants étaient représentés au sein de l'ÉPP.

VILLE D'OTTAWA

- Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

ÉQUIPE D'EXPERTS-CONSEILS

- Aménagement du territoire et esthétique urbaine – WND Associates Limited
- Évaluation environnementale intégrée – Morrison Hershfield
- Étude-cadre de viabilisation – IBI Group
- Étude-cadre sur les transports – IBI Group
- Plan de gestion de l'environnement – Muncaster Environmental Planning Inc. et Bowfin Environmental

- Études géotechniques – Paterson Group Inc.
- Hydrogéologie – Paterson Group Inc
- Patrimoine naturel et espèces en péril (environnement) - Muncaster Environmental Planning Inc. et Bowfin Environmental
- Géomorphologie pluviale – Parish Geomorphic
- Archéologie – Paterson Group Inc.

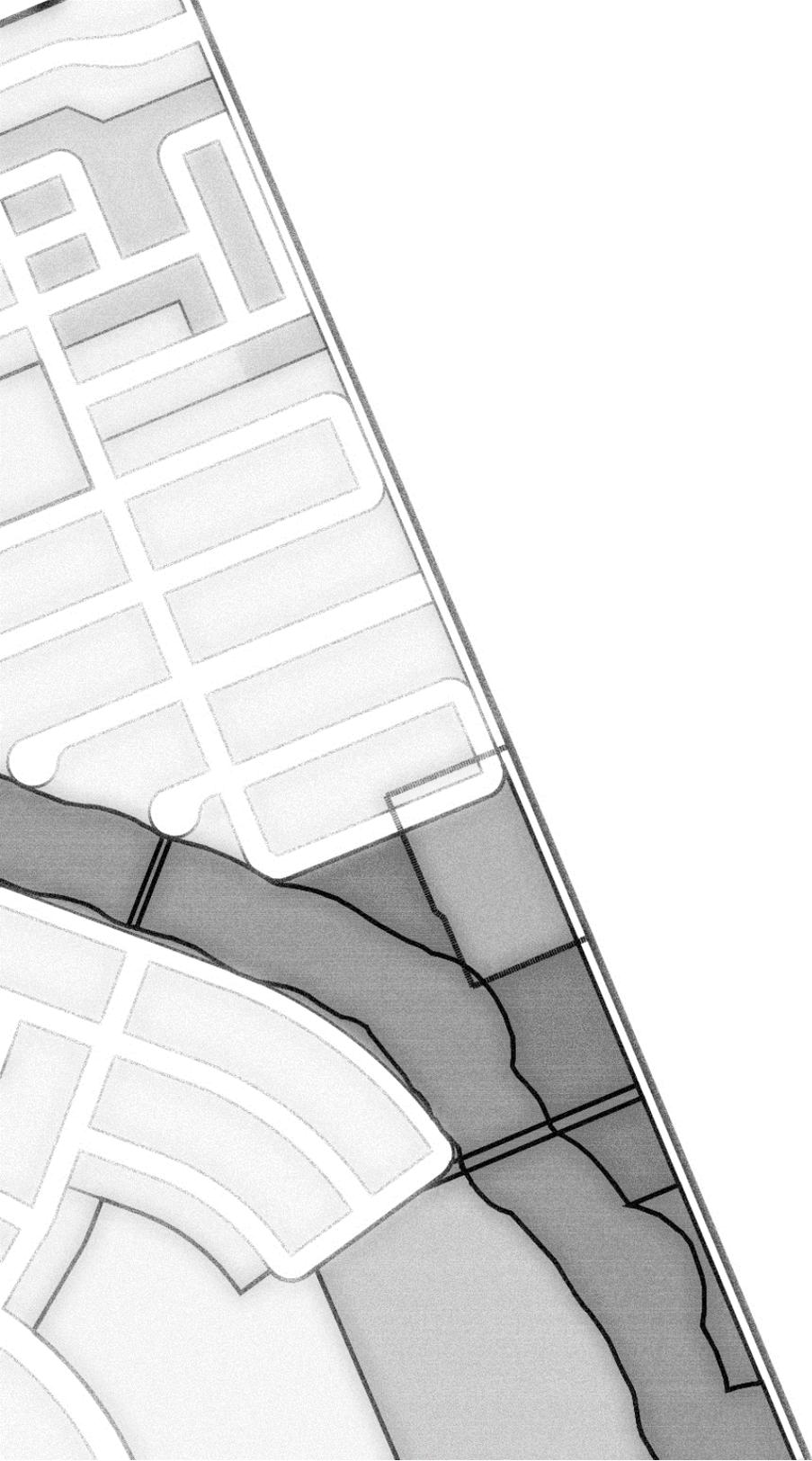
Le Comité consultatif technique (CCT) a été mis sur pied pour encadrer et examiner les résultats essentiels au besoin. En particulier, le CCT a tenu des réunions pour discuter de l'évolution du Plan d'utilisation du sol et de l'information se rapportant à la préparation de l'Étude-cadre des transports, de l'Étude-cadre de viabilisation et du Plan de gestion de l'environnement. En outre, au besoin, les membres du CCT étaient disponibles pour faire des commentaires dans l'ensemble du processus d'élaboration du PCC.

Les représentants des organismes suivants ont été invités à participer à ce processus :

- Services de la circulation de la Ville d'Ottawa
- Direction des parcs et des loisirs de la Ville d'Ottawa
- Division de l'approbation des demandes d'infrastructure de la Ville d'Ottawa
- Direction du service de transport en commun de la Ville d'Ottawa
- Direction de la planification des transports de la Ville d'Ottawa
- Santé publique Ottawa
- Bibliothèque publique d'Ottawa
- Ottawa Carleton District School Board (OCDSB)
- Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario (CEPEO)
- Ottawa Catholic School Board (OCSB)
- Conseil des écoles catholiques du Centre-Est (CECCE)
- Hydro Ottawa

Les organismes d'examen publics qui ont un intérêt dans l'aménagement du territoire ont reçu des exemplaires de tous les avis préparés pour ce projet et ont été invités à exprimer leur avis et faire des commentaires. On a invité des représentants de ces organismes à siéger à titre de membres ordinaires du CCT; selon l'organisme qu'ils représentaient, ils ont été appelés à donner un avis technique à différentes étapes, à partir du début jusqu'à l'examen des détails des différentes solutions de conception. Le niveau de participation était laissé à la discrétion de l'organisme ou de son représentant et certains organismes ont participé à l'ensemble du processus, alors que d'autres ont été consultés essentiellement pour confirmer qu'ils auront un rôle à jouer dans les demandes de lotissement projetées. Ont été consultés, entre autres, les organismes d'examen publics suivants :

- Ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario (environnement)
- Ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario (environnement)
- Ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport de l'Ontario (archéologie)
- Ministère des Affaires autochtones de l'Ontario (patrimoine)
- Autorité de conservation de la Nation Sud (environnement et plaines inondables) ministère des Pêches et des Océans Canada (habitat du poisson)



ANNEXE B

CONSULTATION COMMUNAUTAIRE

La consultation fait partie intégrante de la planification et de l'évaluation environnementale de portée générale. Le processus de planification du Plan de conception communautaire s'est déroulé en collaboration et ouvertement; des représentants communautaires, le Groupe de propriétaires de la zone d'expansion urbaine (GPZEU) de Mer Bleue, des représentants de la Ville et d'autres organismes et le grand public y ont participé. Dès le début du processus, des invitations formelles ont été adressées à d'autres propriétaires fonciers pour qu'ils y participent; toutefois, il n'y a pas d'autres groupes que le GPZEU évoqué ci-dessus qui ont décidé de faire partie du groupe. Les propriétaires non participants sont intervenus dans le processus d'élaboration du PCC dans le cadre d'une consultation et ont eu l'occasion de faire des commentaires sur l'évolution du plan.

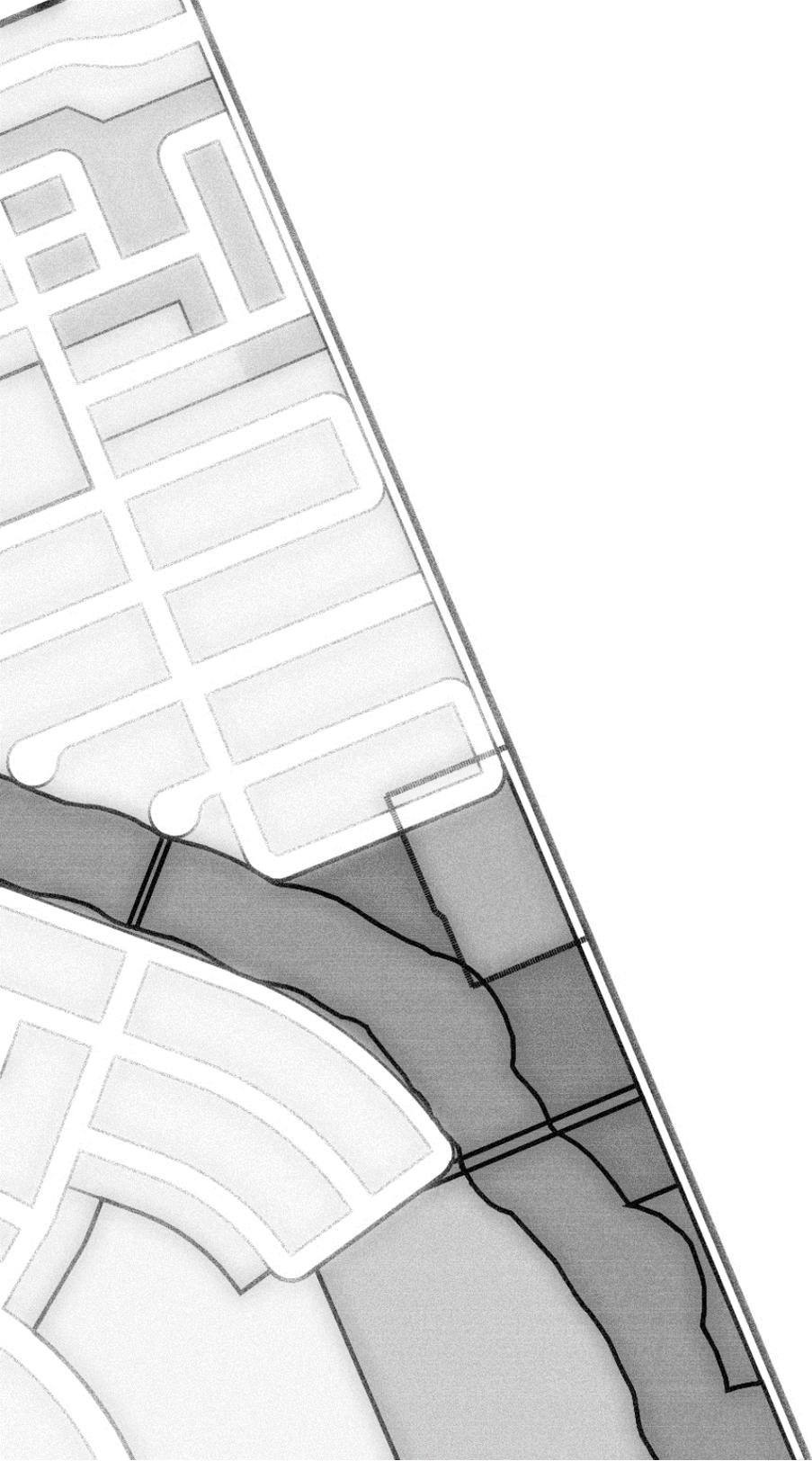
La consultation et l'échange d'information qui ont eu lieu pendant la planification de l'aménagement du secteur ont fait appel à différentes méthodes, dont des réunions avec les associations communautaires et le grand public, la diffusion électronique de l'information et des réunions à intervalles réguliers avec l'équipe de l'étude et les organismes chargés de l'approbation.

On a préparé un rapport de consultation publique pour consigner les résultats de la consultation menée dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et de la *Loi sur les évaluations environnementales*. La consultation a dépassé les exigences minimums des lois et des processus.

Le processus de planification s'est divisé en trois étapes :

- 1) collecte et analyse de l'information sur le contexte;
- 2) autres plans de conception communautaire et d'infrastructure;
- 3) plans privilégiés de conception communautaire et d'infrastructure.

Cinq (5) assemblées publiques formelles ont eu lieu dans le secteur de la zone d'expansion Mer Bleue; les résidents de la localité, des associations communautaires et la Ville d'Ottawa y ont participé. Ces assemblées publiques ont eu lieu le 19 novembre 2013, le 24 avril 2014, le 11 juin 2014, le 8 décembre 2015 et le 30 mai 2017. D'autres assemblées ont eu lieu avec les propriétaires fonciers du secteur ainsi qu'avec des organismes chargés de l'approbation réglementaire et différentes directions générales de la Ville d'Ottawa. Le calendrier des activités de consultation correspondait aux grandes étapes du projet dans l'ensemble du processus.



ANNEXE C

RAPPORTS SUR LES CONDITIONS EXISTANTES

Le processus d'élaboration du PCC et de l'évaluation environnementale de portée générale a consisté à préparer des études techniques et des rapports sur l'état des lieux afin de recenser dans les détails les conditions existantes qui pourraient influencer sur la forme spatiale de la collectivité, qui décrivent le caractère de cette collectivité ou qui constituent les éléments définitoires importants de la collectivité planifiée. Le secteur des différentes études complémentaires s'étendait aux zones urbaines et rurales au-delà des limites de la ZEUMB afin d'assurer une analyse plus complète des incidences produites sur le PCC.

Les rapports suivants ont été préparés sur l'état des lieux; on peut les consulter pour des renseignements détaillés sur les conditions du secteur de l'étude :

- conditions existantes : caractéristiques environnementales naturelles, Muncaster Environmental Planning Inc., mars 2015
- rapport sur les eaux d'amont : zone d'expansion urbaine, Bowfin Environmental Consulting Inc. et Muncaster Environmental Planning Inc., mars 2017
- rapport sur les eaux d'amont : nouvelles zones d'amélioration du ruisseau McKinnons, Bowfin Environmental Consulting Inc. et Muncaster Environmental Planning Inc., mars 2017
- évaluation géomorphique, Parish Aquatic Services, mars 2017
- mémoire technique : étude sous-jacente des sols du rayon 3 du ruisseau McKinnons, Parish Aquatic Services, le 6 mars 2017
- évaluation du seuil d'érosion du drain East Brach Savage, Parish Aquatic Services, le 24 avril 2015 (projet)
- avis géotechnique, Golder Associates, février 2016
- mémoire technique : rehaussement du niveau permmissible maximum révisé, Golder Associates, le 11 mars 2016

- examen et évaluation hydrogéologiques, Golder Associates, mai 2015

Plan de gestion de l'environnement

Il faut préparer un plan de gestion de l'environnement (PGE) dans le cadre de ce Plan de conception communautaire conformément aux modalités de la section 3.11.6b) du Plan officiel. Le processus de l'étude du PCC est constitué d'une évaluation environnementale de portée générale, et par conséquent, toutes les études d'infrastructure ont été préparées conformément aux exigences de cette évaluation environnementale. Des études ont été menées pour répertorier les conditions environnementales existantes. On a aussi procédé à des études détaillées du patrimoine naturel, au répertoriage des infrastructures de drainage et d'hydrologie, dont une évaluation des caractéristiques de drainage des eaux en amont (ECDE), à des évaluations géomorphiques, à des enquêtes géotechniques et à un examen hydrogéologique.

On a recensé, dans le cadre de ces analyses, les contraintes environnementales des caractéristiques environnementales pertinentes et d'autres considérations pour la gestion de l'environnement, et différentes recommandations pour les mesures d'atténuation, de restauration et de valorisation sont exprimées, le cas échéant, dans le PCC et dans le Plan-cadre de viabilisation pour la mise en œuvre.

Étude-cadre de viabilisation

Pour étoffer le PCC, IBI Group Engineers (avec le concours d'une équipe d'experts-conseils spécialisés) a préparé une étude-cadre de viabilisation pour la zone d'expansion Mer Bleue 10. L'objectif de cette étude consistait à faire des recommandations pour la viabilisation à long terme de l'aménagement existant et de l'aménagement projeté dans la zone du PCC. Cette étude s'est déroulée selon le processus intégré de l'évaluation environnementale de portée générale de la Municipal Engineers Association.

Le rapport permet de conclure qu'on peut compter sur les réseaux de conduite d'eau potable et d'eaux usées pour adapter la collectivité à la croissance planifiée.

En outre, dans le cadre du PCC, on a élaboré une stratégie pour la gestion des eaux pluviales. Les terrains de la zone d'expansion Mer Bleue sont situés dans le bassin versant du ruisseau McKinnons. L'installation existante de gestion des eaux pluviales d'Avalon-Ouest (située dans la partie nord de la zone du PCC) peut être agrandie pour viabiliser une partie des terrains, et de nouvelles installations seront construites pour viabiliser les autres terrains, en se servant du ruisseau McKinnons comme effluent. À l'est du chemin Tenth Line, le ruisseau McKinnons constitue un effluent pour le système de gestion des eaux pluviales dans la ZEUMB. L'approbation des demandes d'aménagement dans le cadre du PCC de la zone d'expansion Mer Bleue est assujettie au dépôt d'une demande en vertu de la *Loi sur le drainage* pour ce tronçon du ruisseau McKinnons.

Chacune des sociétés de services publics (Hydro One, Hydro Ottawa, Enbridge Gas, Bell Canada et Rogers Ottawa) a confirmé que sa centrale ou son infrastructure est assez proche de la zone d'étude et qu'elle est en mesure de servir la collectivité ou de la ravitailler au moment des travaux de déménagement. Il faudra assurer une coordination continue avec les sociétés de services publics pendant les prochaines étapes du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

Étude-cadre du transport

L'Étude-cadre du transport (ÉCT) est un élément auxiliaire essentiel du Plan; cette étude analyse les besoins en infrastructure de transport à long terme de la collectivité projetée de concert avec les besoins déjà établis dans le Plan directeur du transport (PDT) 2013 de la Ville et dans toutes les mises à jour apportées à ce plan. On veut ainsi s'assurer que la vision, les objectifs stratégiques et les

principes auxiliaires du Plan directeur du transport de la Ville s'appliqueront également à la zone d'expansion urbaine Mer Bleue 10.

L'ECT fait état des améliorations qui seront apportées aux routes et aux intersections et de la nouvelle infrastructure routière nécessaire pour s'adapter à la croissance de la collectivité Mer Bleue.

La mise en service de moyens de transport en commun efficaces et pratiques dans la zone d'expansion urbaine Mer Bleue 10 fera partie intégrante du succès de la collectivité. Il faudra modifier les voies de transport en commun existantes dans la zone ou mettre en service de nouvelles voies pour servir la collectivité projetée. OC Transpo a fait savoir qu'il fournira ultimement les services de transport en commun dans le réseau interne de routes collectrices, qui prévoira une marge de manœuvre pour les circuits d'autobus dès les premières phases des travaux d'aménagement.

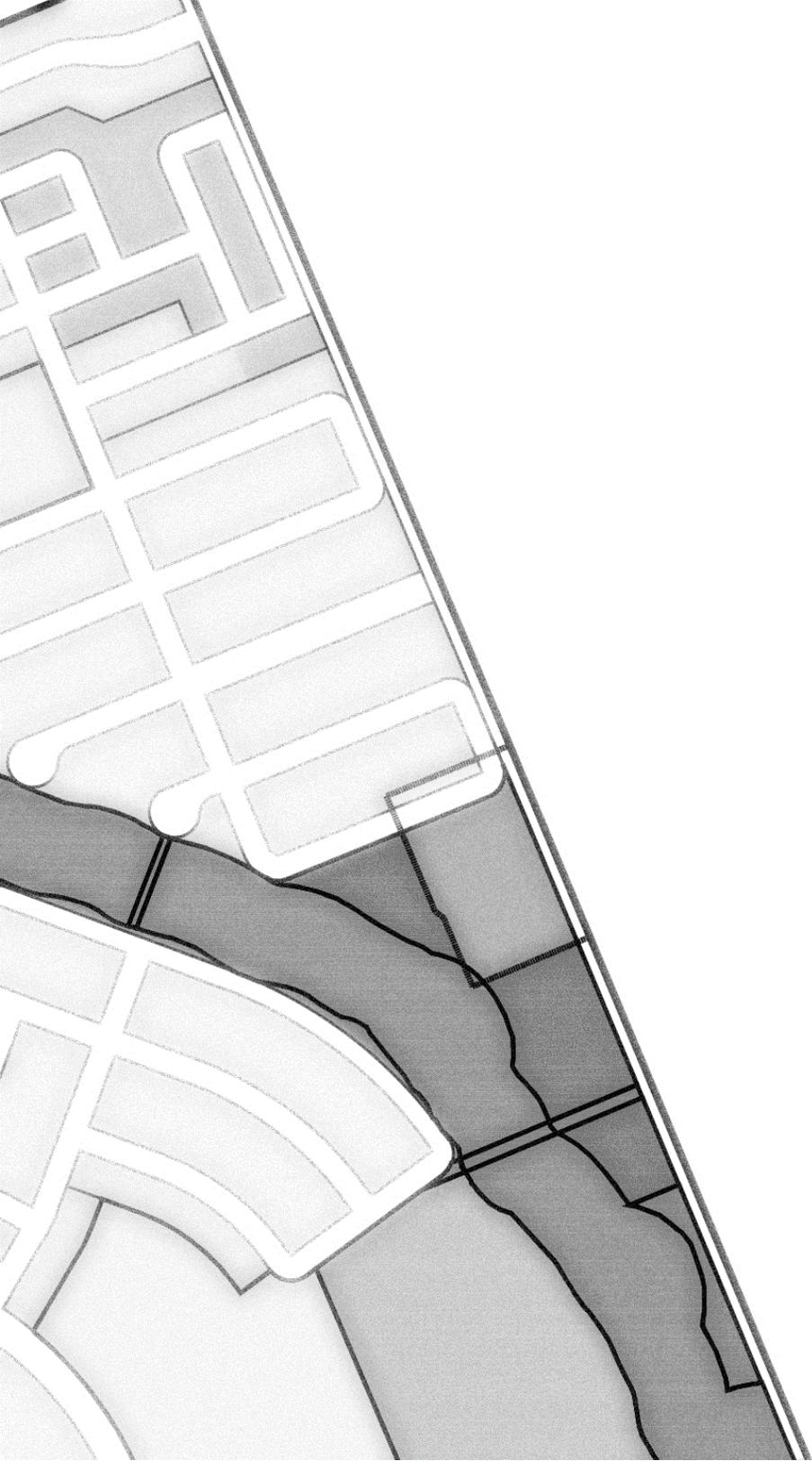
En outre, on a tenu compte du Plan sur le cyclisme (2013) et du Plan de la circulation piétonnière (2013) de la Ville d'Ottawa pour établir les besoins en transport actif dans le PCC. Le PCC encourage tous les modes de transport actif en prévoyant :

- des trottoirs d'un côté de certaines routes ou des deux côtés;
- des sentiers polyvalents;
- des sentiers récréatifs;
- des accotements asphaltés provisoires le long du chemin Mer Bleue et du chemin Tenth Line.

On propose d'aménager un sentier polyvalent du côté nord de la nouvelle route collectrice d'est en ouest, du côté est de la route collectrice nord-sud et le long du chemin Wall. En outre, on propose également un sentier polyvalent le long du côté est du chemin Mer Bleue, entre la nouvelle route collectrice et l'intersection existante du chemin Wall.

Il faudra aménager des sentiers polyvalents hors route des deux côtés du ruisseau McKinnons et trois (3) traverses de sentier (pour les piétons et les véhicules non motorisés) pour enjamber le ruisseau afin d'assurer la connectivité entre toutes les parties de la zone du PCC.

On prévoira d'autres sentiers récréatifs (dans le processus d'examen et d'approbation du plan provisoire de lotissement) pour s'assurer que des liaisons appropriées sont prévues dans la collectivité afin d'assurer la connectivité et l'accessibilité entre les différents parcs, espaces libres, zones scolaires et commerciales et d'améliorer la connectivité et l'accès aux transports en commun.



ANNEXE D

BÂTIR DES BANLIEUES MEILLEURES ET
PLUS INTELLIGENTES :
ANALYSE DES ORIENTATIONS
STRATÉGIQUES ET DU PLAN D'ACTION
(2015)

Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action (2015)

La Ville d'Ottawa a lancé l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » pour examiner les lignes directrices et les pratiques actuelles dans la conception des lotissements, de même que pour faire des recommandations visant à répondre aux préoccupations des nouvelles collectivités.

Le document intitulé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action » (20 février 2015) fait état des difficultés et des principaux problèmes des nouveaux lotissements de banlieue, en plus de définir les objectifs et l'orientation à adopter pour corriger différents problèmes d'aménagement et tenir compte de l'accroissement des densités dans la banlieue. Le Plan d'action fait état de huit grands enjeux liés à l'aménagement des lotissements de banlieue :

1) le réseau routier et l'aménagement du territoire; 2) les parcs et les espaces libres; 3) la gestion des eaux pluviales; 4) les sites scolaires; 5) le stationnement; 6) les emprises routières; 7) les voies arrière; 8) les arbres et 9) l'installation des services publics.

Voici une comparaison des objectifs et des orientations stratégiques du Plan d'action et du Plan de démonstration de la zone d'expansion urbaine Mer Bleue.

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
1. Réseau routier et aménagement du territoire	
<ul style="list-style-type: none">Mettre en œuvre un réseau de typologies de rues complétant les aménagements du territoire, les densités et la forme bâtie dans la collectivité.Créer un modèle de rues et de quadrilatères fortement connectés avec des îlots courts pour permettre le fonctionnement efficace des transports en commun, assurer les courts trajets entre les arrêts et les stations de transport en commun et permettre le repérage intuitif.Concevoir le réseau routier pour tenir compte des caractéristiques naturelles et culturelles et les respecterConcevoir le réseau routier pour améliorer l'accès aux installations et aux services publics; donner la priorité à l'accès piétonnier et cyclable pour les courts trajets et assurer les liaisons piétonnières et cyclables avec les stations de transport en commun, les parcs et les parcobus	<p><i>Le plan tient compte des différents types de rues, dont les routes collectrices, les rues locales et les routes de desserte.</i></p> <p><i>La majorité du plan comprend des îlots courts.</i></p> <p><i>Le réseau routier prévoit un certain nombre de points de vue et de connexion (routes bordées de construction d'un seul côté/couloirs de vue) avec les caractéristiques naturelles et le réseau des espaces libres (dont le boisé du ruisseau McKinnons).</i></p> <p><i>On a prévu différentes façades routières pour les îlots de parc et d'écoles afin d'améliorer l'accessibilité.</i></p>

pour les plus longs trajets.

- Intégrer le réseau routier avec le réseau de parc et d'espaces libres.
- Concevoir le réseau routier et la longueur des îlots pour tenir compte des différents circuits de transport par véhicule et de transport actif afin de réduire le plus possible les points de congestion.
- Prévoir des occasions d'aménager de petits établissements de détail ou commerciaux dans les nouveaux quartiers, le cas échéant.
- Réduire la vitesse des véhicules, en particulier dans les rues locales, afin d'améliorer la sécurité en réduisant les conflits entre les automobilistes d'une part et, d'autre part, les piétons et les cyclistes.
- Aménager un système routier permettant de promouvoir la modération passive de la circulation et comportant des fonctions de modération de la circulation intégrée dans la conception initiale pour les routes locales et collectrices.



La plus grande partie du réseau routier a été conçue pour prévoir différents circuits et moyens d'accès.

Le réseau routier a été conçu pour aménager des carrefours giratoires, des mesures de modération de la circulation et des îlots courts afin d'amener les automobilistes à ralentir et à conduire plus prudemment.

2. Parcs et espaces libres

- Réaliser un réseau accessible, connecté et sécuritaire d'espaces libres.
- Établir une hiérarchie de parcs et d'espaces libres répondant aux besoins de la collectivité.
- Mettre en œuvre la hiérarchie des parcs et les normes définies dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa, tout en tenant compte des typologies de parcs de moins grande superficie.
- Viser à réaliser un couvert forestier urbain assurant la liaison avec le réseau des espaces verts.

Les parcs et les îlots d'espaces libres sont connectés grâce à des sentiers piétonniers et à des trottoirs sur l'emprise publique.

Le plan prévoit un parc communautaire, des parcs de quartier, des miniparcs, des îlots d'espaces libres et des sentiers polyvalents.

Le plan prévoit un parc communautaire, des parcs de quartier, des miniparcs, des îlots d'espaces libres et des sentiers polyvalents.

Le plan prévoit un parc communautaire, des parcs de quartier et des miniparcs avec des objectifs intégrés de 30 % de couvert forestier, ainsi que des objectifs de naturalisation.

Objectifs BBMI

- Donner accès à différents parcs et fonctions des espaces libres dans des distances de marche raisonnables.
- Intégrer les arbres, boisés et haies existants dans les nouveaux parcs ou les nouveaux espaces libres dans la mesure du possible.

Plan de démonstration

Tous les résidents pourront avoir accès aux parcs et aux îlots d'espaces libres dans une distance de marche raisonnable (de cinq minutes).

Le boisé du ruisseau McKinnons a été intégré dans le plan.

3. Gestion des eaux pluviales

- Repenser l'aménagement des parcs et des zones libres pour l'entreposage d'urgence et le transfert des eaux de pluie.
- Planifier et concevoir de magnifiques étangs de gestion des eaux de pluie, intégrés dans le réseau des espaces libres.
- Continuer d'évaluer des moyens ingénieux et innovants de gérer et de réduire les eaux de pluie dans l'ensemble de la collectivité, notamment en envisageant d'utiliser les espaces libres.

On a prévu trois parcs de quartier non loin d'un bassin sec. La conception des parcs intégrera des fonctions de gestion des eaux pluviales dans les cas où elles sont compatibles avec les fonctions et les installations des parcs.

On a intégré deux bassins de gestion des eaux pluviales dans le ruisseau McKinnons; la conception détaillée fera partie du plan de lotissement.

Trois bassins secs sont prévus.

4. Sites scolaires

- Promouvoir l'utilisation efficiente des terrains et de la forme bâtie compacte. ✓
- Donner la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes dans les rues du voisinage des écoles.
- Planifier et concevoir les sites scolaires dans le cadre du système des espaces libres.
- Envisager d'étendre les conventions sur les installations partagées qui permettent d'améliorer l'efficience.

Toutes les écoles primaires se trouvent non loin d'un parc de quartier.

Toutes les écoles primaires se trouvent non loin d'un parc de quartier.

5. Stationnement

- Prévoir deux voitures par habitation de plain-pied (une dans un garage et l'une dans l'allée dans les maisons individuelles, les maisons jumelées et les maisons en rangée qui ont une entrée de cour) tout en veillant à assurer la prépondérance visuelle des entrées avant et des parties habitées des résidences.
- Réduire la possibilité de conflits entre les usagers des trottoirs et les véhicules dans les entrées de cour. ✓

Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement et au Règlement municipal de zonage.

Objectifs BBMI

- Réduire le plus possible la largeur des entrées et de la superficie du terrain consacrée à ces entrées afin de maximiser l'espace pour planter des arbres, faire les travaux de paysagement et stocker les eaux pluviales.
- Aménager des places de stationnement sur rue comme moyen de modérer la circulation dans les rues déjà assez larges pour permettre d'aménager ces places.
- Aménager des places de stationnement résidentiel sur rue pour les ménages qui ont plusieurs voitures dans le cadre d'un système de permis, afin de réduire la nécessité d'asphalter les cours avant.

Plan de démonstration

Mesures mises en œuvre grâce au Règlement municipal de zonage.

Les emprises comprendront des places de stationnement sur rue.

Les zones de permis sur rue pourront être aménagées à l'étape du plan de lotissement.

6. Emprises routières

- Harmoniser les besoins de tous les éléments dans l'emprise routière.
- Assurer un ensemble d'intersections routières adaptées à l'application, à la zone et au contexte de la conception de la collectivité.
- Aménager des rues complètes qui tiennent compte de tous les modes de transport.
- Aménager des environnements routiers qui améliorent la sécurité et la vivabilité.
- Aménager des rues magnifiques bordées d'arbres comme éléments essentiels du domaine public.
- Tenir compte des stratégies de gestion des eaux pluviales dans l'emprise routière.



Le plan prévoit toutes sortes d'intersections routières, dont des routes collectrices, des rues locales et des routes de desserte locales.



Les emprises comprendront des arbres pour assurer les passages piétonniers, en reliant les parcs, les espaces libres et les zones commerciales.

7. Allées arrière

- Promouvoir les aménagements de plus grande densité et les formes compactes qui ont moins d'impact sur le paysage de rue.
- Améliorer le paysage de rue en éliminant les voitures devant les maisons et en maximisant l'espace habitable surplombant la rue.
- Envisager d'aménager des voies arrière dans les zones dans lesquelles les allées de cour avant pourraient entrer en conflit avec les aménagements voisins comme les sites scolaires.
- Résoudre les problèmes de stockage et de transport de la neige et des eaux pluviales.
- Examiner la possibilité d'aménager des services publics souterrains dans les voies arrière.
- Maximiser les espaces verts et les occasions de planter des arbres et de faire des travaux d'aménagement paysager.



Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.

Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.

Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.



Objectifs BBMI

Plan de démonstration

8. Arbres

- S'assurer qu'il y a suffisamment de places pour planter des arbres sains dans l'emprise routière.
- Résoudre le problème de plantation des arbres dans les sols argileux marins en faisant appel à des solutions techniques qui permettront de planter des arbres urbains plus grands et plus diversifiés.
- Étendre la forêt urbaine et en améliorer la biodiversité.
- Sélectionner des essences d'arbres adaptées à l'environnement local.
- Assurer la qualité des conditions pour veiller à la croissance d'arbres matures.

✓

✓

✓

Objectifs BBMI

Plan de démonstration

1. Réseau routier et aménagement du territoire

1. Concevoir le réseau routier pour en faire une partie intégrante et un prolongement du réseau municipal, en tenant compte des mises au point à apporter et de l'évolution.
2. Concevoir le réseau routier d'après le quadrillage modifié ou décalé pour maximiser les choix de parcours de déplacement et les possibilités de raccordement aux services publics.
3. Concevoir le réseau routier de concert avec l'aménagement du territoire et le réseau des espaces libres afin d'assurer la connectivité piétonnière et cyclable directe avec les principales destinations dans la collectivité (écoles, boutiques, arrêts d'autobus et stations, entre autres).
4. Examiner les possibilités de concevoir le réseau routier en prévoyant des artères plus rapprochées afin de réduire la nécessité d'emprises très larges qui peuvent être considérées comme des éléments de division et des obstacles contre le transport actif dans la collectivité.
5. S'assurer qu'un ensemble de routes bien dimensionnées complète le caractère et les besoins fonctionnels de chaque zone de la collectivité.
6. Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation au début de la conception des routes pour les rues locales et les routes collectrices.
7. Faire appel à des carrefours giratoires qui donnent la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes dans les endroits fonctionnels appropriés.
8. Mettre en œuvre les installations prescrites dans le Plan de la circulation piétonnière (section 4.1) de 2013 et le Plan sur le cyclisme de 2013 de la Ville d'Ottawa dans le cadre des

Le réseau routier assure la liaison avec les routes existantes et les travaux projetés d'aménagement.

La majorité du réseau routier a été conçue pour prévoir d'autres trajets et voies d'accès.

Les parcs, les îlots d'espaces libres et les écoles sont connectés grâce à des sentiers polyvalents sur le domaine public ou dans les emprises publiques.

La majorité du réseau routier est constituée de routes locales avec seulement trois routes collectrices.

Le plan prévoit toutes sortes de types de rues, dont des routes collectrices, des rues locales et des routes de desserte.

Le réseau routier prévoit des carrefours giratoires, des routes en courbe et des îlots courts pour encourager les automobilistes à ralentir et à conduire plus prudemment.

Les carrefours giratoires sont intégrés à l'intersection des routes collectrices près des établissements commerciaux et des parcs.

Le plan prévoit un certain nombre de sentiers polyvalents (sur route et hors route).

Objectifs BBMI

travaux d'aménagement.

9. Éviter les terrains dont l'arrière donne sur une rue (cours arrière jouxtant les rues publiques) dans une collectivité.
10. Encourager la représentation d'OC Transpo aux réunions de préconsultation pour les plans de lotissement afin d'intégrer la planification des transports en commun dans la conception initiale du lotissement.
11. Prévoir une marge de manœuvre dans le zonage pour intégrer différents aménagements dans une collectivité, par exemple les secteurs qui permettent de construire des logements-bureaux ou des établissements commerciaux locaux.
12. Pour assurer l'abordabilité des logements, encourager les promoteurs à « intégrer » les services dans les sous-sols afin d'en faciliter la conversion éventuelle en deuxièmes logements dans les maisons unifamiliales, les maisons jumelées et les maisons en rangée.

Plan de démonstration

Le plan ne prévoit pas de terrain dont l'arrière donne sur une rue.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

2. Parcs et espaces libres

1. Étudier attentivement les conditions et les critères selon lesquels on peut ajouter les nouvelles typologies des parcs de moindre importance dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa.
2. Examiner les indicateurs existants pour l'accessibilité et la distance de marche pour tous les parcs et espaces libres, en tenant compte de la santé et de l'âge des résidents.
3. Aménager des rues et des terrains et prévoir l'orientation des bâtiments pour encadrer et valoriser la présence de l'ensemble des parcs, quelle que soit leur superficie.
4. Recenser les possibilités de connecter les fonctions distinctes du réseau des espaces libres (par exemple, un parc et un boisé à proximité) avec les rues pour favoriser le couvert forestier.

Le plan prévoit des petits parcs (miniparcs).

Tous les résidents auront accès aux parcs et aux îlots d'espaces libres à distance de marche raisonnable (cinq minutes).

Le réseau routier prévoit un certain nombre de vues et de liaisons (routes bordées de construction d'un seul côté/couloirs de vue) avec les parcs, les miniparcs, les caractéristiques naturelles et le réseau des espaces libres (y compris le boisé du ruisseau McKinnons).

Des parcs, des écoles, des boisés et des bassins de gestion des eaux pluviales sont prévus le long des routes bordées de constructions d'un seul côté.

3. Gestion des eaux pluviales

1. Se pencher attentivement sur les moyens de réduire le plus possible la superficie attribuée aux installations de gestion des eaux pluviales.
2. Prévoir une façade de rue pour les sites qui comprennent des bassins de gestion des eaux pluviales.



Tous les bassins de gestion des eaux pluviales sont dotés d'une façade donnant sur les routes.

Objectifs BBMI

3. S'assurer que les terrains prévus pour les grandes installations de gestion des eaux pluviales permettent d'assurer d'autres fonctions comme les sentiers récréatifs ou les sentiers polyvalents dans le cadre du réseau des espaces libres et permettre d'assurer la liaison des sentiers aménagés dans les installations de gestion des eaux pluviales avec les parcs et les espaces libres, de même qu'avec les installations piétonnières et cyclables.
4. Examiner les possibilités de réduire le rejet du volume d'eau à l'extrémité des conduites.
5. Examiner les possibilités d'aménager des installations innovantes de gestion des eaux pluviales dans les nouvelles intersections routières des emprises, par exemple les rigoles de drainage écologiques et les systèmes intégrés permettant d'hydrater les arbres.
6. Examiner les pratiques exemplaires des anciennes municipalités afin de connaître les pratiques améliorées de gestion des eaux pluviales et examiner les possibilités d'aménager des installations de gestion des eaux pluviales d'urgence dans les espaces libres et les parcs publics, le cas échéant.

Plan de démonstration

Tous les bassins de gestion des eaux pluviales peuvent être aménagés pour intégrer des sentiers polyvalents; deux bassins de gestion des eaux pluviales ont été intégrés avec le ruisseau McKinnons.

Ingénierie détaillée dans le cadre des demandes d'aménagement.

Trois bassins secs sont prévus.

4. Sites scolaires

1. Encourager la planification et la conception d'îlots d'écoles et de parcs dans le cadre d'un site intégré et comme élément du réseau de rues et d'îlots d'un quartier.
2. Examiner les possibilités et les pratiques exemplaires permettant d'intégrer les arbres ou les boisés existants dans des espaces fonctionnels (par exemple, des zones de jeux naturelles ou des classes de plein air) sur les sites scolaires.
3. Collaborer avec les conseils scolaires pour réduire le plus possible la superficie nécessaire pour l'aménagement des sites scolaires, notamment :
 - promouvoir dans la mesure du possible les sites scolaires et les parcs voisins;
 - solliciter proactivement des partenaires pour des partenariats d'aménagement d'installations et des conventions d'utilisation commune entre la Ville et les conseils scolaires (par exemple les terrains de jeux, les bibliothèques et les terrains de sport);
 - prévoir l'obligation d'aménager des bâtiments scolaires à plusieurs étages (minimum de deux étages);
 - examiner des options pour aménager des zones d'arrêt plus efficaces pour les autobus et des points de dépose et de prise en charge des étudiants.
4. Donner la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes en prévoyant des mesures de modération de la circulation dans les rues voisines des sites scolaires dès le début de la conception des écoles et des rues.
5. Examiner les pratiques exemplaires pour le stationnement des bicyclettes sur les sites scolaires.
6. Analyser les moyens d'utiliser temporairement les sites scolaires en option qui feront rejaillir des avantages sur la collectivité lorsque ces sites sont inoccupés.

Toutes les écoles primaires sont voisines d'un parc de quartier.

Dans la mesure du possible, toutes les écoles intègrent des arbres existants.

Toutes les écoles primaires sont voisines d'un parc de quartier.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

5. Stationnement

- | | |
|---|--|
| 1. Mettre au point des critères pour établir les lieux où il convient d'aménager des places de stationnement accessibles à partir de la rue et des places de stationnement accessibles à partir de l'arrière. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 2. Dans les cas où le stationnement accessible à partir de la rue est approprié, établir des marges de reculement permettant aux véhicules de stationner devant le garage ou l'abri d'auto, tout en évitant la prépondérance visuelle des garages dans le paysage de rue. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 3. Déterminer la largeur appropriée des allées d'après la largeur du terrain; prévoir différentes options. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 4. Tenir compte des dimensions minimums des places de stationnement dans les garages pour s'assurer qu'elles permettent d'assurer la fonction prévue, soit le stationnement des véhicules. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 5. Analyser les options pour les ménages qui ont plusieurs voitures dans le cadre du programme de permis de stationnement résidentiel sur rue et viser à offrir des places de stationnement en nombre suffisant en bordure des routes en veillant à aménager un espace suffisant entre les allées (individuelles ou jumelées) ou se servir des voies arrière ou des immeubles dotés de places de stationnement à l'arrière, le cas échéant. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 6. Encourager le stationnement sur rue dans toutes les rues locales et dans toutes les routes collectrices, notamment le stationnement sur rue pendant 24 heures avec permis. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |
| 7. Envisager d'alterner le stationnement sur rue de chaque côté de la rue en hiver, afin de faciliter le déneigement. | <i>Mesures établies dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.</i> |

6. Emprise routière

- | | |
|--|--|
| 1. Ajouter une série d'intersections routières nouvelles adaptées au contexte de la forme bâtie, mieux aménager les arbres de rue et tenir compte des points 2 à 9 ci-après. | <i>Le plan tient compte de différents types de rues, dont les routes collectrices, les rues locales et les routes de desserte.</i> |
| 2. Envisager d'aménager une emprise routière supplémentaire étroite pour la conception des rues à sens unique. | <i>Les rues à sens unique ne sont pas prévues.</i> |
| 3. Les intersections des emprises, la largeur des routes et les vitesses théoriques doivent être adaptées à la forme bâtie et au contexte de l'aménagement du territoire. | ✓ |
| 4. S'assurer que les nouvelles intersections tiennent compte de la géométrie décalée et des différences entre la largeur de l'emprise et la largeur de la route asphaltée. | <i>Ces mesures seront examinées dans les cas où elles sont viables.</i> |
| 5. Réduire la largeur des voies de circulation des véhicules dans les nouvelles intersections de l'emprise. | <i>Mesures viables dans les rues où il n'y a pas de transport en commun.</i> |

Objectifs BBMI

6. Tenir compte des installations de transport en commun et des installations connexes dans la conception des rues par rapport au service de transport en commun existant ou prévu.
7. Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation (par exemple, celles qui sont prévues dans le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales) dès le début de la conception des routes pour les rues locales et les routes collectrices.
8. Prévoir d'accroître le volume de stockage des eaux pluviales dans l'emprise routière, en tenant compte de la possibilité d'utiliser les rigoles de drainage écologiques pour l'hydratation des arbres.
9. Déterminer les dimensions et les points privilégiés pour les boîtes postales regroupées dans l'emprise routière, afin de favoriser le transport actif et la sécurité et réduire le nombre de trajets courts parcourus en automobile.
10. S'assurer de prévoir, dans l'emprise routière, les éléments de la « rue complète », par exemple :
 - les installations piétonnières;
 - les installations cyclables;
 - le stationnement sur rue;
 - les fonctions de modération de la circulation;
 - des arbres des deux côtés de la rue, dont les arbres permettant de créer un couvert forestier;
 - l'installation des services publics et les considérations opérationnelles qui ne nuisent pas aux attributs des rues complètes.

Plan de démonstration



Réseau routier comportant des carrefours giratoires, des mesures de modération de la circulation et des îlots courts pour encourager les automobilistes à ralentir et à conduire plus prudemment.

Mesures déterminées dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.



7. Voies arrière

1. Déterminer les points où il convient d'aménager les voies arrière ou de places de stationnement accessibles par l'arrière (par exemple, les lots de maisons en rangée ou de logements superposés en rangée avec avancée de trottoir limitée et accès par les entrées de cour et le stationnement à l'arrière de chaque habitation). Par exemple, il peut s'agir des terrains en face des écoles, des parcs, des centres communautaires, dans les principales routes collectrices et dans les artères.
2. Analyser les incidences budgétaires et les avantages de la conception de la collectivité des voies appartenant à la Ville; évaluer le modèle de propriété des voies privées avec une servitude piétonnière publique.
3. Déterminer les services publics qui peuvent et doivent être aménagés dans les voies arrière.
4. Revoir la conception des îlots de voies arrière afin d'améliorer les solutions à apporter aux problèmes de stockage et de transport de la neige et des eaux pluviales.

Mesures déterminées dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures déterminées dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures déterminées dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

Mesures déterminées dans le cadre des demandes détaillées d'aménagement.

8. Arbres

Arbres urbains

1. Dans les nouvelles intersections de l'emprise, s'assurer que les conditions sont propices à la plantation d'arbres urbains sains, notamment les arbres assurant le couvert forestier, dans l'emprise.
2. Mettre en œuvre les stratégies de plantation des arbres indiquées dans le Manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers (à approuver au début de 2015).



Les arbres de rue seront plantés dans l'emprise, dans les cas nécessaires, y compris en bordure des routes situées le long de la façade des parcs.

Préservation des arbres existants

3. Le cas échéant, intégrer des bosquets d'arbres ou les boisés conservés dans les parcs et les espaces libres.
4. Améliorer la rétention des arbres sains et des zones arborisées dans les nouveaux quartiers.

Dans la mesure du possible, on préservera les arbres existants et la végétation dans les parcs, les écoles et les îlots d'espaces libres.

Dans la mesure du possible, on préservera les arbres existants et la végétation dans les parcs, les écoles et les îlots d'espaces libres.

9. Installation des services publics

1. Privilégier les solutions de conception qui permettent de rendre le plus invisibles possible tous les services publics et toutes les infrastructures (sauf la signalisation de la circulation et les bornes-fontaines).
2. Rechercher des solutions de conception qui permettent d'intégrer tous les services publics en utilisant une moindre superficie de l'emprise (par exemple, les tranchées communes) tout en veillant à ce qu'il y ait suffisamment de place pour les arbres de rue.
3. Réduire le plus possible le nombre de câbles de services publics traversant les tranchées dans les sols pour les arbres.
4. S'assurer que l'installation des services publics et la conception du réseau peuvent s'adapter à l'accroissement des densités sans nuire à la qualité des services ni aux normes de sécurité.
5. Regrouper les services publics hors sol afin d'en réduire l'impact visuel sur le paysage de rue.
6. Continuer de promouvoir l'enfouissement des câbles aériens pour les nouvelles routes.

Mesures déterminées grâce aux demandes détaillées d'aménagement.

Mesures déterminées grâce aux demandes détaillées d'aménagement.