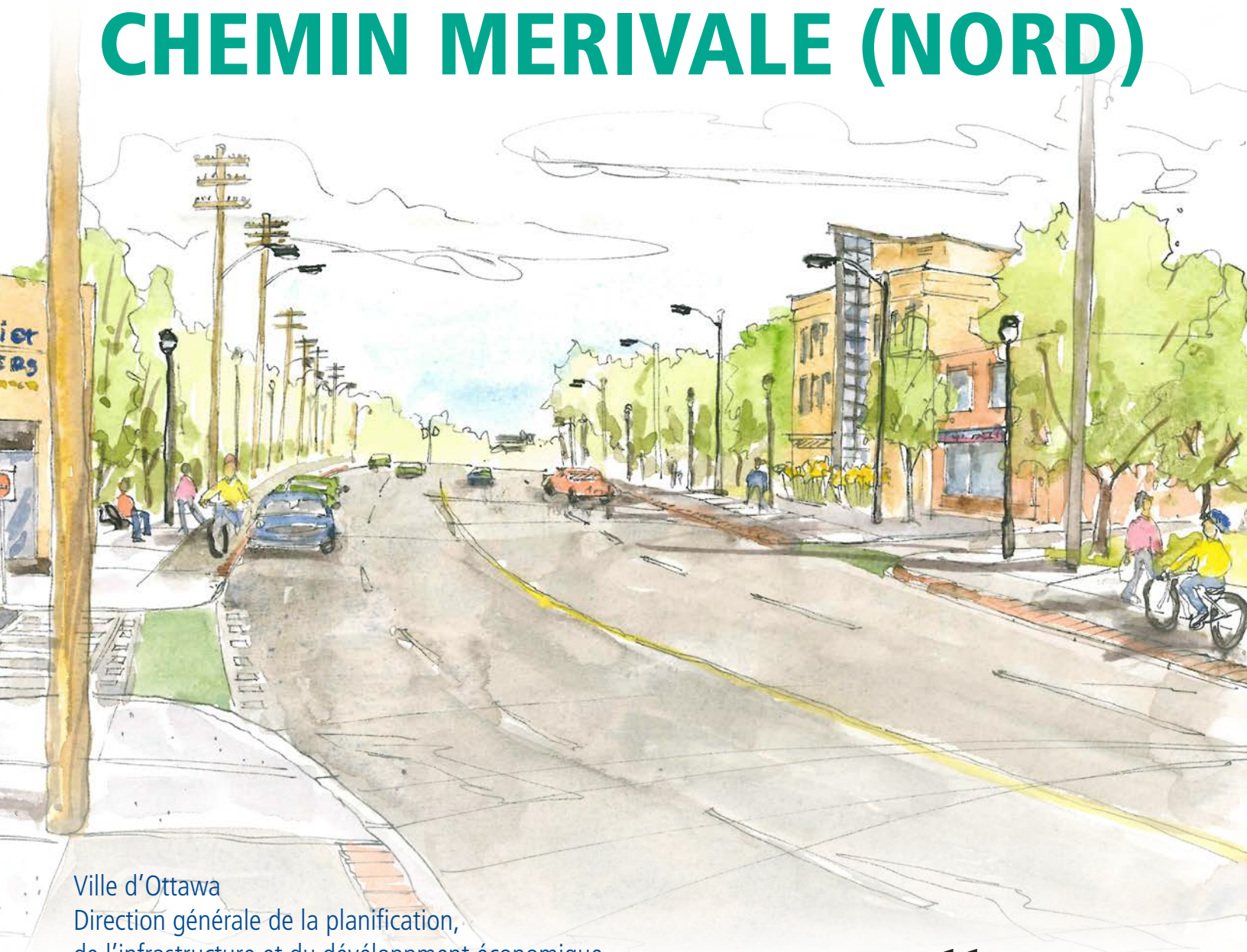
PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE DU

CHEMIN MERIVALE (NORD)



Ville d'Ottawa
Direction générale de la planification,
de l'infrastructure et du développement économique
ottawa.ca/ImaginezMerivaleNord

Juin 2018

ottawa.ca
3-1-1
ATS 613-580-2401

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction 1

1.1 Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire? 1

1.2 Comment utiliser ce PCC 1

1.3 Zone visée par le plan de conception communautaire 2

1.4 Buts et objectifs de l'étude 2

2.0 Chemin Merivale (Nord) – Contexte actuel de la collectivité 4

2.1 Aperçu de la collectivité 4

2.2 Profil socio-économique 5

2.3 Espaces verts, installations et écoles de la collectivité 7

2.4 Services et programmes communautaires 8

2.5 Plan officiel 9

2.6 Règlement de zonage 10

2.8 Transports 14

2.8.1 Marche et vélo 14

2.8.2 Transport en commun 17

2.9 Infrastructure 17

2.9.1 Eaux usées 17

2.9.2 Distribution de l'eau 17

2.9.3 Réseau de collecte des eaux pluviales 21

2.9.4 Travaux d'infrastructure à venir 23

2.9.5 Électricité 23

3.0 Vision, principes de conception, possibilités et enjeux 24

3.1 Vision et principes de conception 24

3.2 Possibilités et enjeux 25

3.3.1 Secteurs caractéristiques 26

3.3.2 Emprise du chemin Merivale 26

3.3.3 Stationnement sur rue 26

TABLE DES MATIÈRES (CONTINUER)

4.0 Stratégie d'utilisation des terrains dans la zone visée par le PCC 30

4.1 Aménagements intercalaires et regroupement des lots 30

4.2 Nœud de Kirkwood 33

4.3 Estimations de la densité future 35

4.4 Sentier du parc Alexander 38

5.0 Stratégie de conception urbaine du PCC 40

5.1 Thème conceptuel 40

5.2 Forme bâtie et aménagement du site 40

5.2.1 Quartier résidentiel des vétérans 41

5.3 Espaces urbains 41

5.4 Caractéristiques de l'aménagement des points d'entrée et art public 43

5.5 Concept de rue complète 45

5.5.1 Options de conception en section transversale 45

5.5.2 Marche 47

5.5.3 Cyclisme 48

5.5.4 Transport en commun 49

5.5.5 Automobiles 50

5.5.6 Aménagement paysager de l'emprise 50

5.5.8 Panneaux d'orientation 52

5.5.9 Éclairage de rue et piétonnier 52

5.5.10 Gestion de la circulation locale 52

5.5.11 Normes de conception 53

5.5.12 Plan de démonstration 54

6.0 Stratégie de développement économique du PCC 59

6.1 Emplois actuels dans le secteur de Carlington 59

6.2 Image de marque 59

6.3 Coordination des propriétaires d'entreprises 61

6.4 Thème de marketing 62

6.5 Plan d'amélioration communautaire 63

TABLE DES MATIÈRES (CONTINUER)

7.0 Mise en œuvre 64

7.1 Modifications au Règlement de zonage 64

7.2 Comité d'examen du design urbain 64

7.3 Projets d'immobilisations 64

Annexe A – Résumé de la consultation 65

Aperçu 65

Qu'avons-nous appris? 66

Sondage communautaire en ligne 66

Séance d'information publique nº 1 67

Séance d'information publique nº 2 68

Annexe B – Plan de démonstration du concept de rue complète 69

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Zone visée par le PCC 2
Figure 2 : Parcs et écoles de Carlington 9
Figure 3 : Utilisation actuelle des terrains 13
Figure 4 : Réseau piétonnier 15
Figure 5 : Réseau cyclable 16
Figure 6 : Circuits d'autobus (provenant de la carte du réseau du transport en commun de 2017 d'OC Transpo) ... 17
Figure 7 : Réseau de collecte des eaux usées 18
Figure 8 : Zones de pression d'eau 19
Figure 9 : Réseau de distribution de l'eau 20
Figure 10 : Réseau de collecte des eaux pluviales 22
Figure 11 : Zones caractéristiques 27
Figure 12 : Largeur approximative du segment de l'emprise 28
Figure 13 : Plan de situation pour le stationnement sur rue 29
Figure 14 : Illustration conceptuelle de l'aménagement intercalaire 31
Figure 16 : Nœud de Kirkwood (extrait de la figure 11 – Zones caractéristiques) 33
Figure 15 : Propriétés rézonées 34
Figure 17 : Concept de réaménagement du nœud de Kirkwood 35
Figure 18 : Vue de la rue du concept de réaménagement du nœud de Kirkwood 35
Figure 19: Bâtiment polyvalent, chemin Richmond, Ottawa 36
Figure 20: Bâtiment polyvalent, chemin Richmond, Ottawa 36
Figure 21 : Propriétés utilisées dans l'estimation de la densité future 37
Figure 22 : Estimation de densité dans la zone visée par le PCC 38
Figure 23 : Sentier du parc Alexander 39
Figure 24 : Maisons des anciens combattants sur le chemin Merivale 41
Figure 25 : Espace public appartenant à des intérêts privés à l'intersection des rues Nepean et Kent 41

Figure 26 : Aménagement conceptuel de l'îlot de circulation de l'avenue Carling et du chemin Merivale 42
Figure 27 : Plan de localisation des caractéristiques de point d'entrée et des œuvres d'art public 44
Figure 28 : Croquis de rue complète 47
Figure 29: Trottoirs obstrués 48
Figure 30 : Modèle de passage pour piétons « A » pour l'avenue Woodward 49
Figure 31 : Modèle de passage pour piétons « D » pour l'avenue Viscount 49
Figure 32 : Exemple de banc 51
Figure 33 : Exemple de poubelle 51
Figure 34 : Exemple de corset et de grille de protection pour les arbres 51
Figure 35 : Exemple de support pour vélos 52
Figure 36 : Exemple d'abribus 52
Figure 37 : Exemple de panneau d'orientation 53
Figure 38 : Exemple de lampadaire et de luminaire piétonnier 53
Figure 39 : Intersection de l'avenue Carling 55
Figure 41 : Intersection de l'avenue Raven 55
Figure 43 : Intersection de l'avenue Morisset 55
Figure 40 : Intersection de l'avenue Woodward 55
Figure 42 : Intersection de l'avenue Kirkwood 55
Figure 44 : Intersection de l'avenue Caldwell 55
Figure 45 : Conception de rechange pour la section où l'emprise mesure 18,5 m 57
Figure 46: Panneaux de signalisation des voies cyclables 57
Figure 47: Adjacent Economic Influence Areas 60

1.0 INTRODUCTION

1.1 Qu'est-ce qu'un plan de conception communautaire?

Des plans de conception communautaire (PCC) sont élaborés pour les secteurs de la ville où une croissance et des changements sont prévus. Il s'agit de lignes directrices en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui traduisent les principes et les politiques du Plan officiel à l'échelle de la collectivité afin de créer une vision pour l'aménagement physique d'un secteur. Une fois que le Conseil a approuvé un PCC, le personnel de la Ville, les organismes, les propriétaires fonciers et les promoteurs s'en servent pour orienter les changements qui seront apportés sur les terrains privés et publics sur une période d'environ 20 ans. Les PCC servent également à orienter les projets de renouvellement des infrastructures de la Ville et sont utiles dans des domaines tels que :

- l'aménagement du territoire;
- les formes bâties et la conception architecturale;
- le transport actif (marche et vélo);
- le transport en commun;
- le renouvellement de l'infrastructure;
- l'amélioration du domaine public;
- les plans de rues complètes;
- les parcs et les espaces verts;
- la planification en fonction de la densité de population;
- la conservation des éléments patrimoniaux;
- le développement économique;
- les stratégies de mise en œuvre.

1.2 Comment utiliser ce PCC

Le PPC du chemin Merivale (Nord) est un plan approuvé par le Conseil qui sert de document de référence pour orienter les aménagements au cours des 20 prochaines années et au-delà. Il doit être utilisé lorsque des études, des projets d'immobilisations publics et des projets privés sont planifiés, approuvés et mis en œuvre. De cette façon, on s'assure que la vision et les principes de conception du PCC sont respectés et que les changements apportés dans la zone d'étude le long du chemin Merivale correspondent aux recommandations du PCC. Le document sera également utilisé par les résidents, les entreprises et l'association communautaire pour assurer la réussite économique le long du couloir et faire en sorte que les changements dans le secteur se produisent de la manière convenue au cours du processus de consultation publique.

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, le Plan directeur des transports, les lignes directrices sur les niveaux de service multimodaux, le cadre sur la mise en œuvre des rues complètes, les Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles, le Plan de la circulation piétonnière et le Plan sur le cyclisme ont servi à la préparation du présent PPC. Le PCC devra être consulté conjointement à ces documents lorsqu'on procédera à l'examen des nouveaux projets d'aménagement. En cas de divergence entre les documents et le PCC, les orientations du PCC auront préséance étant donné leur pertinence contextuelle pour le secteur visé par le PCC.

1.3 Zone visée par le plan de conception communautaire

La zone visée par le PCC est située dans le quartier 16 (Rivière) et comprend des propriétés le long et à proximité d'un tronçon de 1,5 kilomètre du chemin Merivale, entre l'avenue Caldwell et l'avenue Carling. Aux fins de l'étude, cette zone couverte par le PCC est appelée chemin Merivale (Nord). Elle comprend environ 16 hectares de terrains et 125 propriétés comprenant une gamme de bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels. Le tissu urbain de la zone visée par le PCC est composé de propriétés et de bâtiments généralement de moindres dimensions présentant des retraits variés et des densités plus faibles. La zone visée par le PCC compte environ 50 entreprises employant en tout environ 355 personnes ainsi qu'une population résidentielle d'environ 530 personnes. La carte de la figure 1 montre la zone visée par le PCC, la collectivité adjacente et le grand quartier de Carlington.

La consultation publique a été un élément essentiel dans l'élaboration du PPC. Un résumé du processus d'étude et des résultats de la consultation sont présentés à l'annexe A.

1.4 Buts et objectifs de l'étude

Le but du présent PCC est de définir une stratégie de croissance physique et économique coordonnée pour orienter l'aménagement du secteur et l'évolution de son caractère. Même si le PPC vise une période de planification de 20 ans, il est probable que ce secteur continuera d'évoluer au-delà de cette période, à mesure que les conditions du marché local évolueront. Compte tenu de la lente croissance prévue, certaines des initiatives recommandées pourraient dépasser l'horizon de planification.

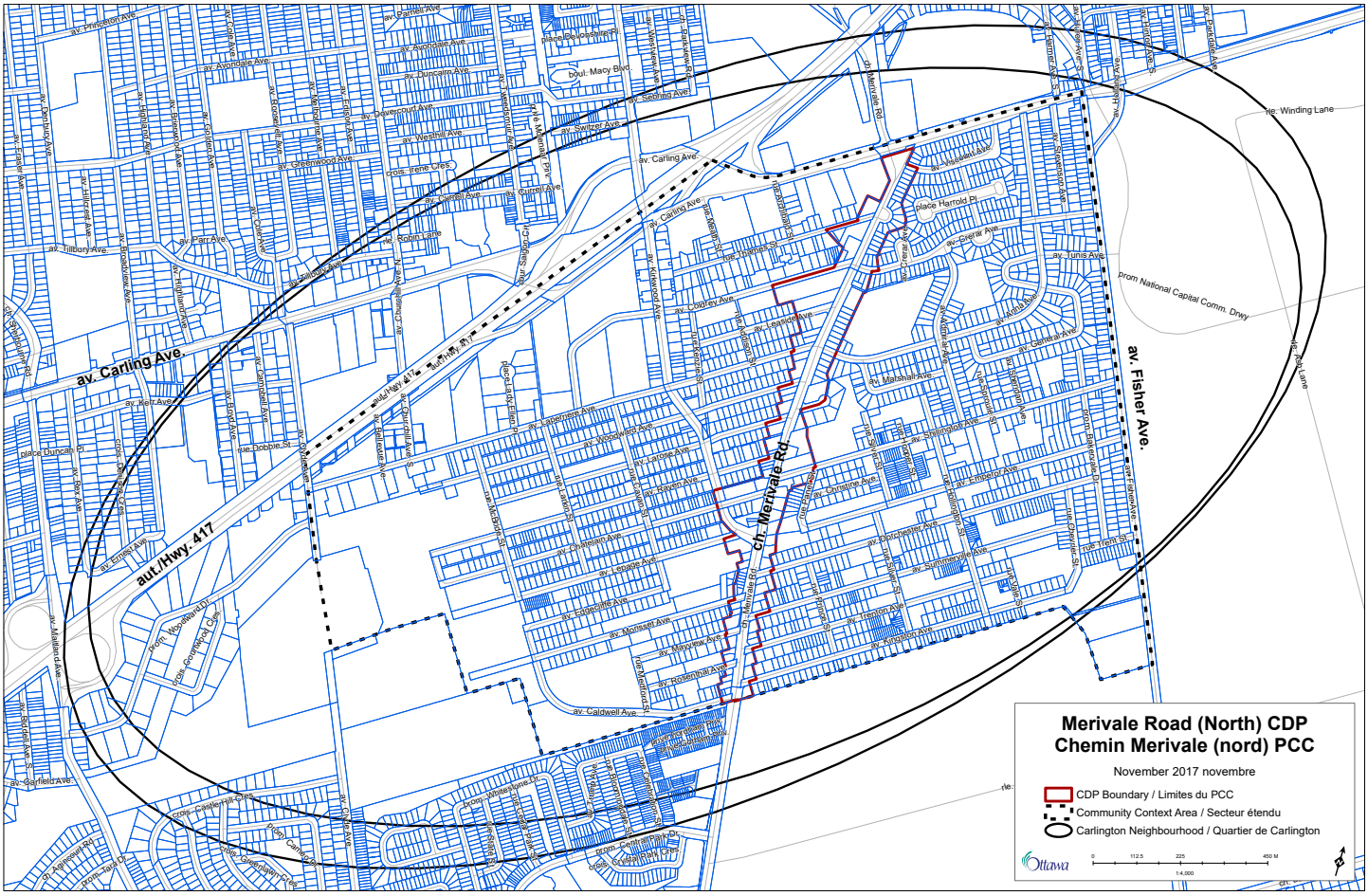


Figure 1 : Zone visée par le PCC

Les objectifs suivants sont considérés comme importants pour l'atteinte des objectifs du présent PCC :

- établir une vision conceptuelle pour transformer le chemin Merivale en une « rue complète » soutenue par une évaluation des conditions de transport pour les piétons et les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes;
- élaborer une stratégie de développement économique pour contribuer à la prospérité de la zone visée par le PCC et de l'ensemble de la collectivité au fil du temps;
- mettre en place une stratégie d'aménagement urbain comprenant un cadre de composantes de forme urbaine pour orienter les aménagements et réaménagements futurs le long de la rue;
- instaurer une vision pour les points d'entrée et les projets d'art public, laquelle permettra au secteur de mieux se démarquer à l'échelle de la ville;
- soutenir la prospérité en offrant des possibilités de regroupement et de réaménagement des lots aux endroits appropriés le long du couloir;
- évaluer la capacité de viabilisation de l'infrastructure en fonction de la capacité à soutenir la croissance prévue le long du couloir.

2.0 CHEMIN MERIVALE (NORD) – CONTEXTE ACTUEL DE LA COLLECTIVITÉ

2.1 Aperçu de la collectivité

La collectivité de Carlington est située dans la zone urbaine (à l'intérieur de la Ceinture de verdure) de la Ville d'Ottawa, à l'ouest de la Ferme expérimentale et au sud de l'autoroute 417. La plus grande partie de la collectivité est située dans le quartier Rivière, la portion la plus à l'ouest se trouvant dans les limites de la circonscription électorale du quartier Collège de la Ville d'Ottawa. Carlington a une superficie d'environ 270 hectares et compte environ 10 170 habitants. Les limites de la collectivité sont généralement reconnues comme étant l'avenue Carling et l'autoroute 417 au nord, l'avenue Fisher à l'est, l'avenue Caldwell et l'avenue Kingston au sud et l'avenue Maitland à l'ouest. Certains résidents peuvent considérer que les zones de magasinage, d'emploi et de loisirs adjacentes aux limites de la collectivité font partie de la collectivité. Les maisons construites juste après la Seconde Guerre mondiale dans la partie nord-est du quartier sont appelées maisons des anciens combattants ou maisons de l'après-guerre, et plusieurs noms de rues dans le secteur, comme Marshall, Viscount et General, évoquent le thème militaire.

Carlington offre de nombreuses possibilités et possède de nombreux atouts. On y trouve une association communautaire active et engagée d'environ 150 membres. Les membres établissent des objectifs pour améliorer la collectivité et participent à la mise en œuvre de solutions, notamment l'écologisation des quartiers, l'amélioration de la sécurité et le renforcement du sentiment d'appartenance à la collectivité grâce à plusieurs

événements ouverts au public. Le Centre de santé communautaire Carlington (CCHC) se trouve à l'intersection de l'avenue Coldrey et du chemin Merivale. Grâce à l'initiative de partenariat du carrefour de la santé communautaire de Carlington, le CCHC abrite 42 nouveaux logements abordables offrant des services de santé et de soutien social aux aînés. Les résidents de Carlington ont également accès à des parcs et à deux centres communautaires (Bellevue et Alexander) ainsi qu'à la « colline Carlington ». Ancienne pente de ski, ce lieu de loisir unique est situé dans le parc Carlington, dans la partie ouest de la collectivité.

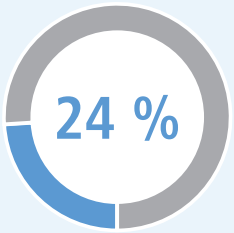
Les secteurs de l'avenue Laperriere, de l'avenue Clyde et de la promenade Woodward, dans la partie nord-ouest de Carlington, offrent un éventail de possibilités d'emploi dans les parcs d'affaires de la ville. Le couloir du chemin Merivale, qui traverse Carlington, comprend un petit nombre d'entreprises commerciales diversifiées qui desservent le quartier ainsi qu'une gamme de logements de faible à moyenne densité. À l'extrémité nord de la collectivité, le long de l'avenue Carling, le centre commercial Westgate et le centre Hampton Park Plaza offrent des possibilités de magasinage à proximité ainsi que des restaurants, des hôtels, des quincailleries, des bureaux et d'autres installations. Les projets de réaménagement du centre commercial Westgate permettront de transformer les lieux en plusieurs phases au cours des prochaines années, lesquels passeront d'un centre commercial axé sur l'automobile à une zone plus urbaine et piétonnière dotée de locaux commerciaux et d'aménagements résidentiels à plus forte densité. Ce projet, de même que le remplacement de l'hôtel Travelodge, au 1354 et au 1376, avenue Carling, par trois immeubles polyvalents de 20 étages et deux de neuf étages, permettra de mieux définir l'extrémité nord de la collectivité de Carlington en augmentant au fil du temps le nombre d'employés et de résidents et en soutenant les entreprises situées le long du chemin Merivale, dans la zone visée par le PCC.

2.2 Profil socio-économique

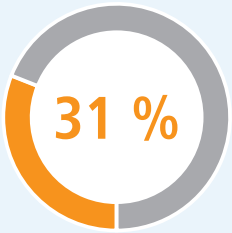
La combinaison de nombreux facteurs contribue à rendre un quartier distinct. Carlington dispose d'un noyau établi de résidents responsables et d'organismes de service spécialisés. Malgré la présence de leaders et de services communautaires dynamiques, certains résidents se heurtent à des difficultés liées aux facteurs socioéconomiques. La présente section expose les faits saillants des données socioéconomiques concernant la collectivité de Carlington. Les données statistiques sont tirées du Recensement et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 ainsi que des données du Recensement de 2016 disponibles.

Structure démographique et familiale

Sur les 10 170 résidents de Carlington, environ 24 % sont âgés de moins de 20 ans, soit un peu plus que la moyenne pour l'ensemble de la ville, qui est de 23 %. Depuis les 20 dernières années, le pourcentage des résidents âgés de moins de 20 ans est égal à la moyenne d'Ottawa, ou légèrement plus élevé que celle-ci, selon l'année où les données de recensement ont été recueillies. D'autres voisinages situés à l'intérieur de la Ceinture de verdure sont composés d'environ 19,5 % de résidents âgés de moins de 20 ans. Environ 31 % vivent au sein d'une famille monoparentale, comparativement à 16 % en moyenne pour l'ensemble d'Ottawa.



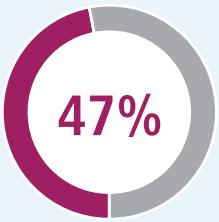
moins de 20 ans



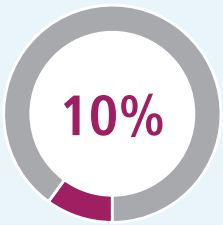
familles monoparentales

Revenu des ménages

Le revenu moyen des ménages est de 44 419 $, comparativement à 79 356 $ en moyenne pour l'ensemble d'Ottawa. Le pourcentage de résidents de Carlington qui vivent sous le seuil de faible revenu est beaucoup plus élevé que dans le reste de la ville. Ainsi, environ 47 % des enfants de moins de six ans et 10 % des adultes de plus de 65 ans vivent sous le seuil de faible revenu (après impôt).



enfants sous l'âge de 6 ans



adultes de plus de 65 ans

Logement

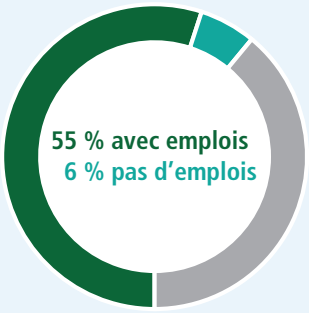
Le quartier Carlington a été en grande partie aménagé avant 1980 et la plus importante phase de construction a eu lieu avant 1960, période où environ la moitié des maisons actuelles ont été construites. Les maisons unifamiliales occupent la plus grande superficie de terrain, mais ne représentent qu'environ le quart du nombre total d'unités d'habitation. Environ la moitié des unités d'habitation de la collectivité sont regroupées dans des immeubles d'appartements de faible ou de grande hauteur, le reste étant des maisons jumelées, des duplex et des maisons en rangée. Environ 68 % des unités d'habitation de Carlington sont locatives. À Ottawa, la proportion de logements locatifs se situe à environ 33 %. Par ailleurs, Logement communautaire d'Ottawa compte environ 1 140 unités à Carlington.

68 % des unités d'habitation de Carlington sont locatives

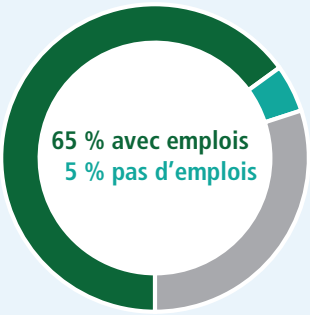
La moyenne de logements locatifs pour Ottawa et **33 %**.

Emploi et scolarité

Le Recensement de 2011 révèle qu'environ 55 % des résidents de Carlington avaient un emploi et que 6 % étaient sans emploi. Cette proportion se compare à la moyenne d'Ottawa, qui compte 65 % de résidents ayant un emploi et 5 % n'ayant pas d'emploi. De plus, le profil de scolarité des résidents du quartier révèle que plus de 26 % d'entre eux n'ont pas terminé leurs études secondaires, comparativement à environ 13 % pour l'ensemble de la ville.



Carlington



Ottawa

Accès aux aliments

Carlington compte plusieurs petits établissements offrant des aliments prêts à servir et d'autres biens dans la collectivité. Les résidents doivent toutefois se rendre à l'extrémité nord de la collectivité pour accéder à l'épicerie la plus proche, au centre commercial Hampton Park Plaza, à environ 1,3 km du centre de Carlington. On trouve d'autres épiceries le long du chemin Baseline et de l'avenue Carling, mais elles sont situées à environ 1,5 à 2,5 km du centre de la collectivité. L'accès aux aliments est donc problématique pour de nombreux résidents, en particulier ceux qui n'ont pas d'automobile. Certains résidents ont accès à des fruits et à des légumes frais grâce à des services d'alimentation mobiles, comme la Boîte verte d'Ottawa et le MarchéMobile.

2.3 Espaces verts, installations et écoles de la collectivité

Le quartier Carlington, qui entoure la zone visée par le PCC du chemin Merivale (Nord), compte plusieurs parcs, immeubles communautaires et écoles. En général, les résidents bénéficient d'un bon accès aux installations communautaires. Le Plan officiel vise à ce que toutes les unités d'habitation soient situées à moins de 400 mètres ou à environ cinq minutes de marche d'un espace vert. Les espaces verts peuvent comprendre, par exemple, des parcs, des sentiers récréatifs importants et des zones de gestion des eaux pluviales. Dans la zone visée par le PCC, les propriétés situées le long d'une section d'environ 300 mètres du chemin Merivale, entre l'avenue Dorchester et l'avenue Caldwell, sont situées à plus de cinq minutes de marche d'un parc (bien que les gens de ce secteur aient accès à pied au sentier de la Ferme expérimentale de la CCN). De plus, un court tronçon du chemin Merivale, entre l'avenue Crerar et la rue Thames, est situé à plus de cinq minutes de marche du parc de la place Harrold. Bien qu'elles ne soient pas incluses dans les zones visées par le Plan officiel, les installations de nombreuses écoles sont accessibles au public en dehors des heures de classe. Il n'y a pas de parcs, d'installations récréatives ou d'écoles donnant directement sur le chemin Merivale dans la zone visée par le PCC. La figure 2 montre l'emplacement des parcs et des écoles dans Carlington. Les installations suivantes sont situées à moins de 400 mètres de la zone visée par le PCC.

- Parc Alexander : comprend le Centre communautaire Alexander, une pataugeoire, une patinoire extérieure, un terrain de basketball et des terrains de sport.
- Parc de la place Harrold : plus petit parc linéaire au centre du quartier résidentiel des anciens combattants, qui comprend des modules de jeu pour enfants et une aire de jets d'eau.
- Sentier récréatif de la Ferme expérimentale : traverse la limite sud de Carlington. Relie la collectivité au parc Carlington et à l'ensemble du réseau de sentiers récréatifs de la Ville, à l'est et à l'ouest du quartier.
- École primaire publique W.E. Gowling
- École primaire catholique St. Elizabeth
- École secondaire pour adultes St. Nicholas

Les installations suivantes sont situées dans Carlington, mais se trouvent à plus de 400 mètres de la zone visée par le PCC.

- Parc Carlington : comprend l'aréna J.A. Dulude, la grande colline de glissade en traîneaux Carlington (ancienne pente de ski) et plusieurs terrains et installations de sport.
- Parc Bellevue : comprend le centre récréatif Carlington, une pataugeoire, une patinoire extérieure, un module de jeu et des terrains de basketball.
- Parc Raven : comprend un terrain de sport, une patinoire extérieure, un terrain de basketball, un module de jeu et une pataugeoire.
- Parc Meadowvale Terrace : comprend une pataugeoire, une patinoire extérieure, un terrain de basketball, un module de jeu et un terrain de sport.
- Centre communautaire Bellevue : situé sur l'avenue Caldwell, dans l'aménagement de Logement communautaire d'Ottawa.
- École secondaire Machon Sarah
- École primaire Turnbull

2.4 Services et programmes communautaires

Carlington comprend le Centre de santé communautaire Carlington, qui offre une vaste gamme de services de santé aux personnes de tous les âges de la collectivité. Des services d'emploi sont également offerts au Centre de santé communautaire Carlington. Les résidents peuvent avoir accès à d'autres établissements de soins de santé, comme des cliniques dentaires, des cliniques et des pharmacies, dans la partie nord de la collectivité (secteur de l'avenue Carling). Le Centre familial Caldwell est situé au cœur de la collectivité et offre des services de soutien aux familles à faible revenu et aux nouveaux arrivants. Le Centre offre notamment des activités communautaires, une halte-accueil et des activités récréatives pour adultes, des vêtements et de la nourriture d'urgence, des services de counseling, de l'aide au logement, un club de devoirs et des camps d'été.

Carlington n'a pas de bibliothèque; la collectivité est desservie par un Bibliobus situé au centre récréatif Carlington et au centre communautaire Alexander. Des services et des programmes de garde d'enfants sont offerts aux endroits suivants à Carlington :

- prématernelle Annavale, à l'école publique W.E. Gowling;
- Children's Place et Children's Place Annex, sur l'avenue Carling;
- Esther By Child Care Centre, sur l'avenue Caldwell; et
- First Journey, à l'école Montessori sur l'avenue Laperriere.

Le Cadre de développement communautaire (CDF) est en vigueur dans 15 quartiers d'Ottawa, y compris dans certaines parties de la collectivité de Carlington. Le CDC vise à mobiliser les résidents, les fournisseurs de services, les organismes, les chercheurs et les bailleurs de fonds pour déterminer les besoins de la collectivité et élaborer des mesures pour améliorer les quartiers.

La collectivité compte six lieux de culte :

- la congrégation Agudath Israel, sur l'avenue Coldrey;
- Church of God of Prophecy, sur le chemin Merivale,
- l'église St. Elizabeth, sur l'avenue Leaside;
- St. Teklehaimanot Ethiopian Orthodox Tewahedo Church, sur le chemin Merivale;
- River Jordan Community Church, sur la rue Silver; et,
- l'église baptiste Emmanuel, sur l'avenue Carling.

D'autres lieux de culte sont situés en périphérie de la collectivité, notamment au nord de l'avenue Carling et du Queensway. La Carlington Community Chaplaincy est active dans le quartier.

2.5 Plan officiel

Le Plan officiel (PO) sert de guide pour définir l'emplacement des types d'utilisation des terrains autorisés et les politiques connexes de la Ville. Parmi les principales désignations relatives à l'utilisation des terrains qui concernent Carlington, mentionnons celles de secteur urbain général, d'artère principale, de rue principale traditionnelle, de secteur d'emploi, d'espace vert d'importance et de caractéristiques naturelles urbaines.

La désignation de secteur d'emploi s'applique à la partie ouest de la collectivité dans les secteurs de l'avenue Laperriere, de l'avenue Clyde et de la promenade Woodward. La désignation de secteur d'emploi permet d'utiliser les terrains pour des bureaux, des installations de fabrication, d'entreposage, de distribution, de recherche et de développement ainsi que des services publics. La hauteur maximale autorisée est de quatre étages, sauf près des stations de transport en commun rapide, où des bâtiments allant jusqu'à 30 étages sont permis, selon la distance par rapport à la station.

Les désignations d'espace vert d'importance et de caractéristique naturelle urbaine s'appliquent à la partie sud-ouest

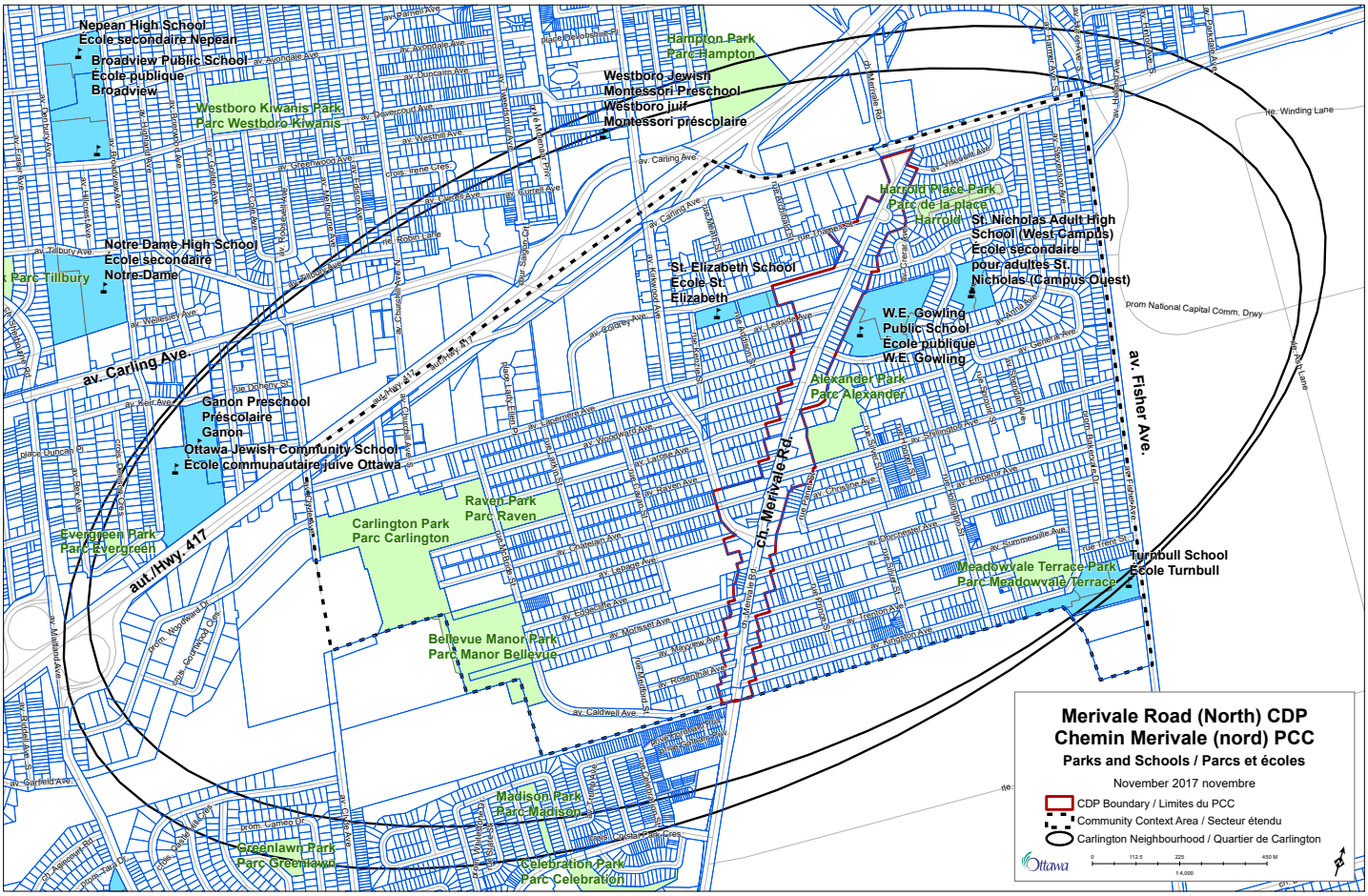


Figure 2 : Parcs et écoles de Carlington

de la collectivité, y compris aux secteurs du parc Carlington / Dulude et du sentier de la Ferme expérimentale, respectivement. Les politiques concernant les espaces verts d'importance font en sorte que le public peut utiliser les plus grands espaces verts et en profiter et permettent l'aménagement d'installations sportives, récréatives, de loisir et culturelles qui ne nuisent pas à l'environnement naturel. La désignation de caractéristique naturelle urbaine s'applique aux paysages naturels tels que les boisés, les milieux humides, les cours d'eau et les ravins. Les utilisations permises dans ces zones comprennent notamment les loisirs en plein air et les activités scientifiques, éducatives ou de conservation.

La désignation de secteur urbain général s'applique à la collectivité située à l'est et à l'ouest du couloir du chemin Merivale. Les politiques relatives aux secteurs urbains généraux prévoient un vaste éventail d'utilisations, y compris les utilisations résidentielles, les secteurs d'emploi, les commerces de détail et les installations de service, culturelles, de loisir, de divertissement et institutionnelles selon diverses densités et, généralement, avec des bâtiments d'au plus quatre étages. La désignation d'artère principale s'applique aux terrains situés le long de l'avenue Carling, à l'extrémité nord de la collectivité. Cette désignation permet une gamme d'utilisations des terrains et la construction de bâtiments d'au plus neuf à douze étages, selon l'emplacement.

La désignation de rue principale traditionnelle s'applique au chemin Merivale dans la collectivité de Carlington, de l'avenue Caldwell à l'avenue Carling. Cette désignation s'applique aux rues principales ayant des caractéristiques antérieures à 1945 et soutient un schéma d'aménagement présentant une combinaison d'utilisation des terrains, généralement avec des bâtiments d'au plus six étages. Les aménagements effectués sur les rues principales traditionnelles doivent respecter le caractère communautaire actuel. Les rues principales traditionnelles, y compris le chemin Merivale, sont également désignées en tant que secteurs prioritaires de conception dans le Plan officiel. La conception des paysages de rue dans les secteurs prioritaires de conception doit améliorer l'environnement piétonnier, y compris en ce qui a trait aux détails du paysagement, au traitement de la surface, à l'art public, à l'éclairage décoratif, aux lampadaires coordonnés et au mobilier urbain. En outre, les nouveaux projets d'aménagement privés et du secteur public dans les secteurs prioritaires de conception sont assujettis à l'examen du Comité d'examen du design urbain de la Ville. Le Comité d'examen du design urbain de la Ville passe en revue les projets d'aménagement pour s'assurer que les normes de construction et de conception du site, en ce qui a trait au domaine public, sont observées avec rigueur.

2.6 Règlement de zonage

Sur le chemin Merivale, dans la zone visée par le PCC, la plupart des propriétés se situent dans la zone de rue principale traditionnelle ou dans une sous-zone de rue principale traditionnelle. Certaines propriétés sont également assorties d'exceptions qui reconnaissent et permettent une utilisation des terrains qui autrement ne serait pas autorisée sur une rue principale traditionnelle (par exemple une habitation isolée). Les utilisations non résidentielles autorisées dans les zones de rue principale traditionnelle comprennent les banques, les dépanneurs, les hôtels, les bureaux, les

lieux de culte, les restaurants, les commerces de vente au détail, etc. Les utilisations résidentielles autorisées dans les zones de rue principale traditionnelle comprennent, entre autres, les immeubles d'appartements de faible hauteur et de hauteur moyenne, les maisons de retraite et les maisons de chambres. Les zones de rue principale traditionnelle sont visées par des règlements qui assurent la compatibilité des aménagements en exigeant des retraits de bâtiment (plan angulaire de 45 degrés) pour les nouveaux aménagements contigus aux zones résidentielles R1 à R4. Les autres zones que comprend la zone visée par le PCC incluent R2H, R4N et I1A.

La majorité des propriétés de Carlington qui sont situées en retrait du couloir du chemin Merivale sont réparties dans un éventail de zones résidentielles. La zone prédominante est R1, laquelle permet par exemple les maisons individuelles et les entreprises à domicile. Parmi les autres zones résidentielles, mentionnons la série R2 à R5 qui ajoute progressivement des utilisations résidentielles autorisées à des densités croissantes allant des maisons jumelées, des maisons en rangée, des habitations superposées, des complexes immobiliers et des immeubles d'appartements de faible hauteur aux immeubles d'appartements de moyenne hauteur. Des restrictions de hauteur propres à chaque zone sont prévues dans le règlement.

Parmi les autres zones de la collectivité, mentionnons les zones de petites institutions (I1A) pour les propriétés scolaires, la zone d'artère principale sur l'avenue Carling, les zones d'industrie légère (IL) sur les terrains de secteur d'emploi situés près de l'avenue Laperriere et de la promenade Woodward, la zone d'industrie générale (IG3) où se trouvent le dépôt d'entretien et le dépôt de neige de l'avenue Clyde et les zones de parcs et d'espaces verts (01), les installations récréatives communautaires (L1) ainsi que les zones de protection de l'environnement (PE) dans les parcs, les installations récréatives et les espaces verts.

En 2016, les normes minimales de stationnement applicables aux zones de rue principale traditionnelle (et autres) ont été abaissées dans le règlement de zonage. Les modifications apportées au règlement ont réduit à zéro les exigences concernant le nombre minimal de places de stationnement pour les utilisations résidentielles dans les immeubles de faible hauteur, pour les bureaux ou les ateliers d'artistes situés au deuxième, au troisième ou au quatrième étage d'un immeuble de faible hauteur et pour les utilisations non résidentielles se trouvant en partie ou entièrement au rez-de-chaussée et en dessous de certaines limites de superficie de plancher. Le nombre de places de stationnement prescrit pour les utilisations non résidentielles a été réduit de moitié. Le nombre de places de stationnement pour les visiteurs pour les aménagements résidentiels a également été revu à la baisse.

D'autres changements apportés récemment au Règlement de zonage permettent l'établissement de marchés de producteurs sur des terrains tels que ceux de centres communautaires, d'arénas, de bibliothèques, d'écoles, de parcs et de lieux de culte zonés à cet effet. Les changements concernent les propriétés de la Ville situées dans les zones de grandes institutions (I2), les zones d'installations de loisirs communautaires (L1), les zones de grandes installations de loisirs (L2) ou les zones commerciales rurales (CR). Les plus petits marchés de producteurs (maximum de 28 mètres carrés) sont autorisés dans d'autres zones, y compris les zones de petites institutions (I1) et dans certaines sous-zones d'espaces verts (O1) où des utilisations de type communautaire, telles que centres communautaires, des lieux de culte ou des arénas sportifs sont autorisés. Ces changements favorisent l'accès, à distance de marche, à des aliments sains.

2.7 Utilisation actuelle des terrains

La carte Utilisation des terrains (se reporter à figure 3) montre la diversité des types d'utilisation des terrains le long du chemin Merivale et dans la collectivité adjacente. Carlington présente un vaste éventail de types de logements. Les maisons unifamiliales occupent la plus grande superficie de terrain, mais ne représentent qu'environ le quart du nombre total d'unités d'habitation. Environ la moitié des unités d'habitation de la collectivité sont regroupées dans des immeubles d'appartements de faible ou de grande hauteur, le reste étant des maisons jumelées, des duplex et des maisons en rangée. Cela se compare à la combinaison et à la quantité de types de logements présents dans d'autres quartiers matures d'Ottawa situés à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

La carte sur l'utilisation des terrains permet de constater que les profils d'utilisation des terrains dans la collectivité correspondent généralement au zonage actuel, les utilisations résidentielles étant les plus importantes. La concordance entre l'utilisation des terrains et le zonage fait exception sur le chemin Merivale, au sud de Kirkwood et au nord-est, les terrains s'y trouvant étant dans une zone de rue principale traditionnelle mais étant principalement occupés par des bâtiments résidentiels. L'utilisation actuelle des terrains le long de la partie sud du chemin Merivale, entre les avenues Kirkwood et Caldwell, est principalement consacrée à des immeubles d'appartements de trois et de quatre étages, à des maisons en rangée à deux étages et à des maisons individuelles. Malgré le zonage de rue principale traditionnelle, cette zone sud devrait rester essentiellement stable et à usage résidentiel.

Au nord de l'avenue Kirkwood, les terrains sont zonés principalement en tant que zone résidentielle/commerciale polyvalente. La zone entre l'avenue Kirkwood et le croissant Dover est actuellement la principale zone commerciale le long de Merivale avec un aménagement mixte des deux côtés de la rue. L'utilisation commerciale des terrains s'étend vers le nord sur le côté ouest de la rue, pratiquement jusqu'à l'avenue Carling. Sur le côté est de la rue, principalement entre l'avenue Anna et l'avenue Carling, des maisons individuelles d'anciens combattants donnent sur la rue et occupent une grande partie du quartier à l'est.

Il n'y a qu'une seule propriété d'importance vacante dans la zone visée par le PCC, à savoir la propriété située au 989, chemin Merivale (au croissant Dover), qui est l'emplacement d'une ancienne station-service de l'Impériale (Esso).

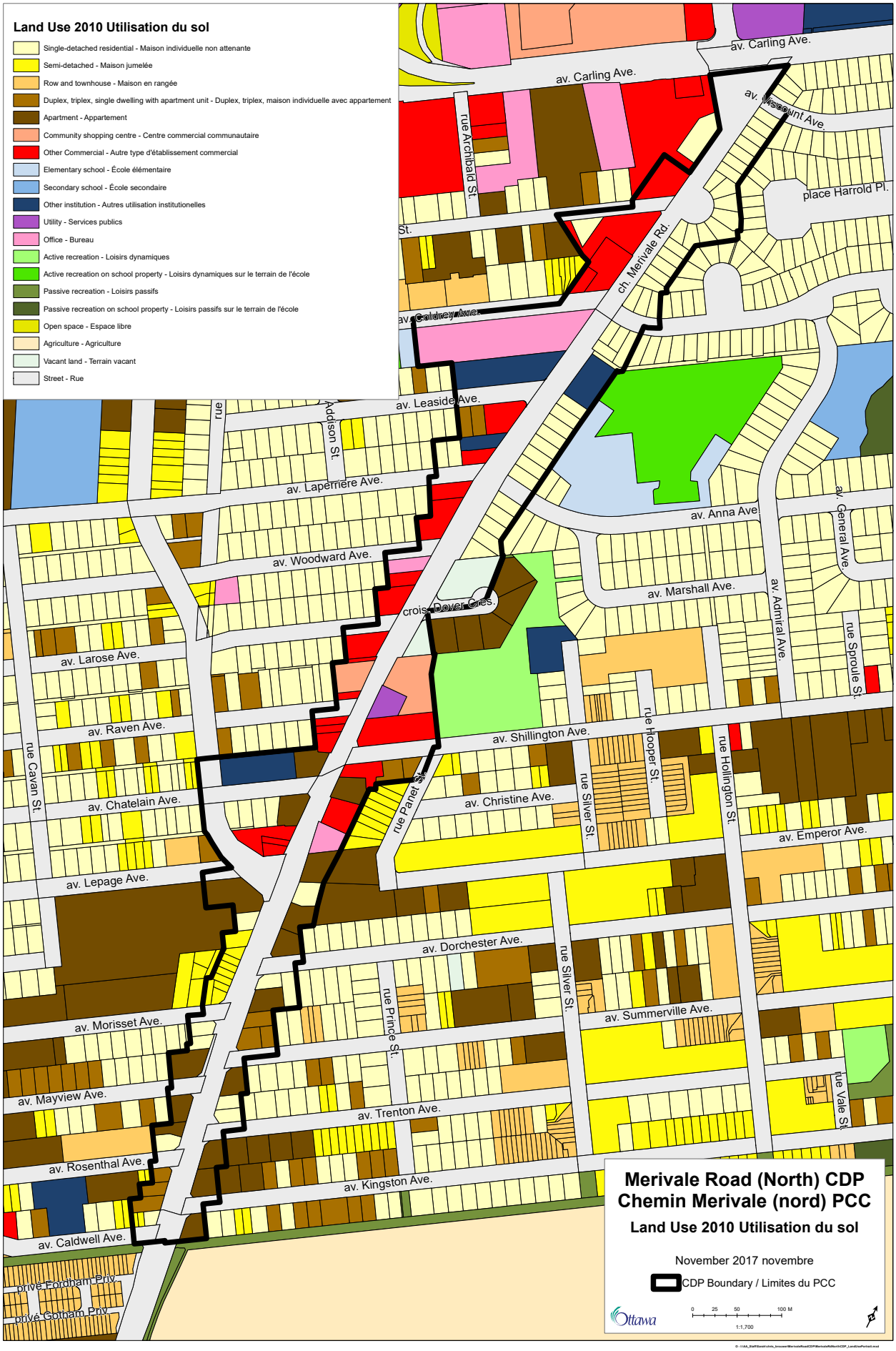


Figure 3 : Utilisation actuelle des terrains

2.8 Transports

Carlington est un quartier mature doté de réseaux établis pour la marche, le vélo et les véhicules automobiles. Le chemin Merivale et l'avenue Kirkwood au centre du quartier, l'avenue Carling le long de l'extrémité nord, l'avenue Maitland à l'ouest et l'avenue Fisher le long de la limite est sont désignés en tant qu'artères dans le Plan officiel. Ces routes sont empruntées par un plus grand nombre de véhicules circulant dans la collectivité et transitant par celle-ci depuis ou vers d'autres secteurs de la ville. La plupart des sections de ces routes sont dotées de trottoirs des deux côtés, à l'exception de l'avenue Fisher qui n'a pas de trottoir sur son côté est (Ferme expérimentale). Le service du transport en commun est offert toute la journée à Carlington. Le chemin Merivale est également désigné dans le Plan officiel en tant que couloir de transport en commun prioritaire.

L'avenue Woodward, l'avenue Laperriere, à l'ouest de l'avenue Coldrey, et l'avenue Coldrey, à l'ouest de Kirkwood, sont désignées en tant que routes collectrices principales. L'avenue Laperriere, entre Coldrey et Kirkwood, ainsi que l'avenue Shillington sont désignées en tant que routes collectrices. La majorité des autres rues de Carlington sont classées en tant que routes locales.

Le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 de la Ville d'Ottawa fournit un cadre qui vise la poursuite de l'expansion de l'infrastructure de transport et tire profit des actifs actuels, augmente la connectivité et soutient la croissance économique à l'échelle de la ville. Le PDT favorise l'utilisation de modes de transport durables et établit des objectifs pour accroître l'utilisation de ces modes pour les déplacements quotidiens, personnels et récréatifs. Le PDT comprend un Plan sur le cyclisme et un Plan de la circulation piétonnière répondant aux besoins particuliers de ces modes et établissant un cadre visant l'aménagement d'installations intégrées au réseau de transport de la Ville dans son ensemble; les trois plans reconnaissent les rôles multiples des routes et l'importance d'équilibrer les besoins de tous les usagers et de créer des rues plus complètes.

Le chemin Merivale entre le chemin Slack et l'avenue Carling est désigné dans le PDT comme un couloir de transport en commun prioritaire. Selon le Plan de réseau abordable, le chemin Merivale entre l'avenue Carling et le chemin Baseline est une route avec voies réservées aux autobus durant les heures de pointe, comprenant une signalisation de priorité pour les autobus, et ce, en réaffectant des voies de circulation existantes. Les cartes du concept de réseau de 2031 et du réseau ultime montrent également que le chemin Merivale entre l'avenue Carling et le chemin Slack comprend des voies continues réservées au transport en commun. Selon les rapports généraux du PDT, les voies réservées au transport en commun sur le chemin Merivale dans le secteur visé par le PCC proviendraient des voies de circulation régulières dont une serait réaffectée au transport en commun dans chaque direction pendant les heures de pointe.

2.8.1 Marche et vélo

Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013 montre que Carlington est généralement bien desservi par des trottoirs et des sentiers. Le Plan de la circulation piétonnière montre une amélioration pour Carlington – un projet de construction de trottoirs (phase 3) le long de l'avenue Shillington qui doit être réalisé entre 2026 et 2031. Ce lien constituera un itinéraire piétonnier important reliant le chemin Merivale à la partie est de la collectivité et permettra également d'accéder à la rue Silver et au Centre communautaire Alexander. L'amélioration des trottoirs bordant le chemin Merivale fait partie du plan de démonstration du concept de rue complète du présent PCC. La figure 4, montre l'emplacement des installations piétonnières actuelles et prévues à Carlington et dans les secteurs adjacents.

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa montre les circuits cyclables actuels de Carlington ainsi que les circuits cyclables prévus dans le cadre du Réseau cyclable ultime. Au fil du temps, les routes principales du secteur, y compris le chemin Merivale, l'avenue Carling, l'avenue Fisher et l'avenue Maitland, comprendront des infrastructures cyclables appropriées, comme des voies ou des pistes cyclables qui établiront des liens importants dans le réseau cyclable. L'avenue Kirkwood est un circuit cyclable local sur route désigné. Le plan de démonstration du concept de rue complète prévu dans le cadre du présent PCC comprend une piste cyclable des deux côtés du chemin Merivale qui servira de circuit principal le long de cette section de la route. La figure 5 montre les installations cyclables actuelles et futures de Carlington et des secteurs adjacents.

Figure 4 : Réseau piétonnier

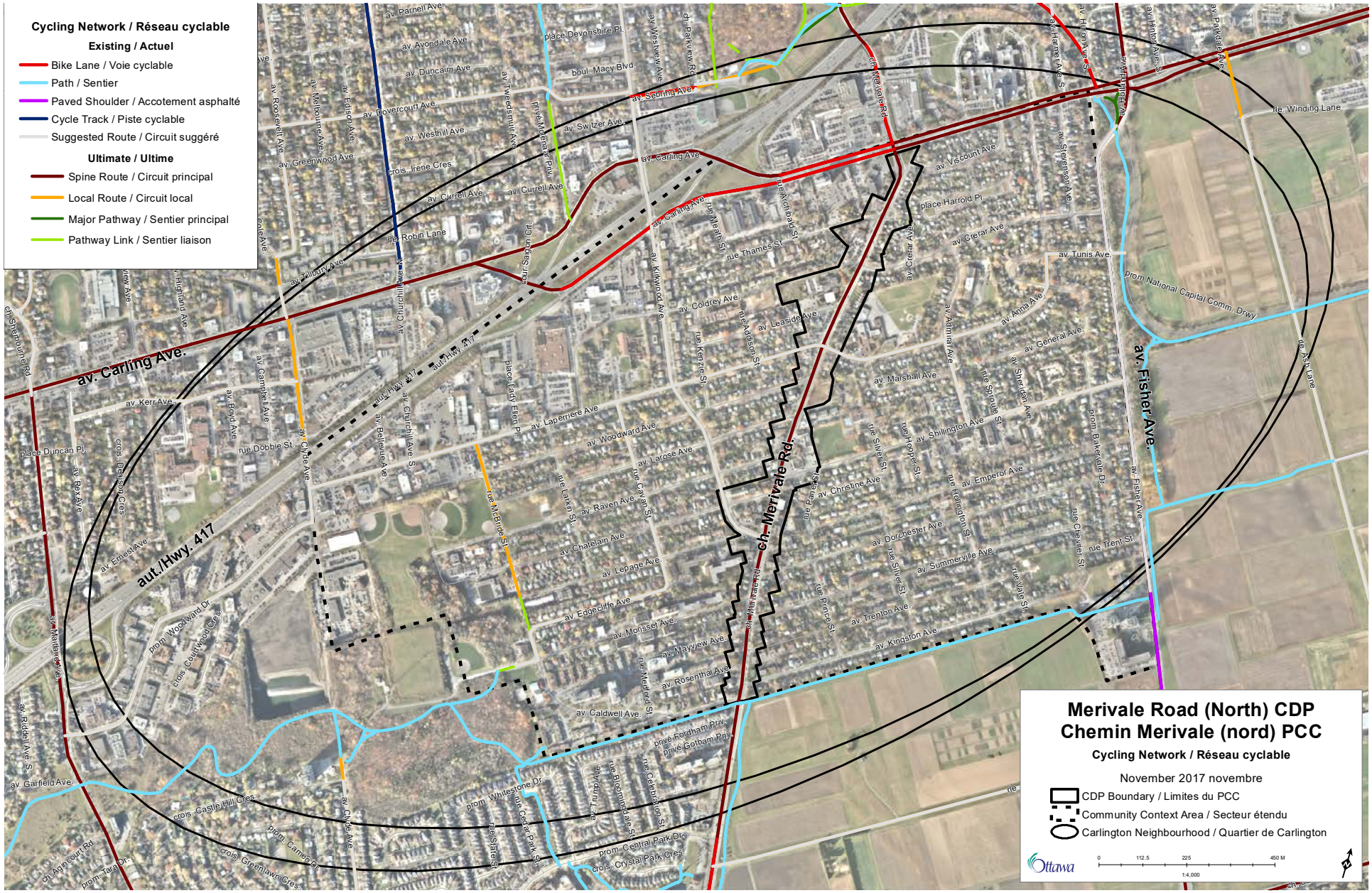


Figure 5 : Réseau cyclable

2.8.2 Transport en commun

En général, Carlington est bien desservi par le transport en commun. Le circuit 80 (anciennement le circuit 176) traverse la zone visée par le PCC pour desservir la collectivité et assurer le service toute la journée entre le centre-ville de Barrhaven et Tunney's Pasture. Pendant les heures de pointe de la semaine, le service est prolongé jusqu'à la gare Mackenzie King, au centre-ville. Les autobus du circuit 81 assurent le service dès tôt le matin jusqu'en milieu de soirée, reliant la station Tunney's Pasture au secteur commercial de Baseline/Merivale/Clyde, en traversant le voisinage de Carlington. Le circuit 14 constitue un itinéraire local offert toute la journée dans Carlington.

Une étude visant à instaurer des voies réservées en priorité au transport en commun sur le chemin Merivale, entre l'avenue Carling et le chemin Baseline, tel qu'indiqué dans le projet de réseau abordable du Plan directeur des transports, a été entreprise en même temps que la préparation du présent PCC. Le projet de mesures assurant la priorité aux transports en commun sur le chemin Merivale a donné lieu à une recommandation qui consiste à réserver deux des voies de circulation du chemin Merivale pour le transport en commun pendant les heures de pointe. L'objectif pour la construction et la mise en œuvre de ce projet est 2019. La figure 6 indique l'emplacement actuel des services de transport en commun dans la collectivité.

Figure 6 : Circuits d'autobus (provenant de la carte du réseau du transport en commun de 2017 d'OC Transpo)

2.9 Infrastructure

La section suivante donne un aperçu en matière de viabilisation et d'état des services publics dans la zone visée par le PCC.

2.9.1 Eaux usées

Le réseau d'égouts sanitaires municipal de la zone visée par le PCC peut être divisé en trois tronçons. Le premier tronçon s'étend de la limite sud de la zone visée par le PCC jusqu'à l'avenue Kirkwood et se compose d'une conduite principale en béton de 525 mm de diamètre qui a été renouvelée en 1994. Ce tronçon tourne ensuite vers l'ouest, sur l'avenue Kirkwood, où il rejoint l'égout collecteur du ruisseau Cave, à l'intersection des avenues Kirkwood et Larose.

Le deuxième tronçon est situé entre les avenues Kirkwood et Larose. La première moitié est une conduite en béton de 300 mm de diamètre qui a été installée en 1962, la seconde moitié est l'égout collecteur du ruisseau Cave de 750 mm de diamètre qui a été mis en place en 1955.

Finalement, le dernier tronçon s'étend de l'avenue Larose à l'avenue Carling et se compose de tuyaux en béton de 225 à 375 mm installés en 1945. Tous les égouts sanitaires se trouvant dans les limites de la zone visée par le PCC du chemin Merivale sont considérés comme étant en bon état et ne devraient pas être remplacés dans les dix prochaines années. Le réseau de collecte des eaux usées de la zone visée par le PCC est illustré à la figure 7.

Les réaménagements prévus dans la zone visée par le PCC (se reporter à la section 4.3) auront une incidence minime sur les débits résidentiels. L'incidence sur les débits parasites sera également négligeable puisque l'aire de drainage n'augmentera pas. En fait, étant donné que le secteur est doté d'égouts partiellement séparatifs (c.-à-d. que les drains de fondation sont actuellement raccordés au réseau d'égouts sanitaires), les réaménagements pourront permettre de réduire les débits parasites, ce qui compensera les augmentations des débits résidentiels.

2.9.2 Distribution de l'eau

La zone visée par le PCC de Merivale est située à l'intérieur de deux zones de pression (2W2C et Meadowlands) qui fonctionnent sur différentes lignes piézométriques. La figure 8 montre les deux zones de pression dans la zone visée par le PCC—la zone de pression 2W2C est en vert et la zone de pression Meadowlands est en rose.

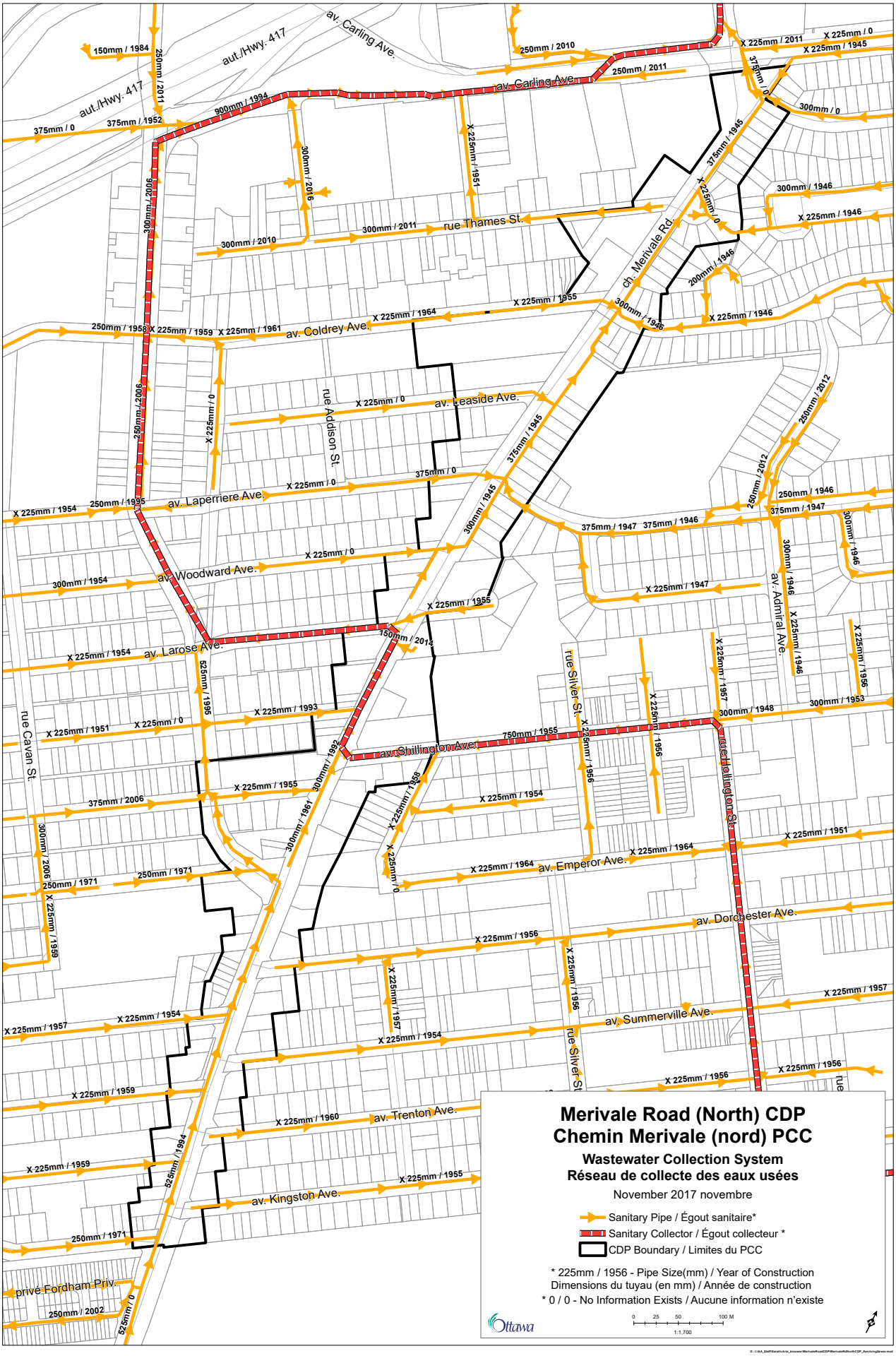


Figure 7 : Réseau de collecte des eaux usées

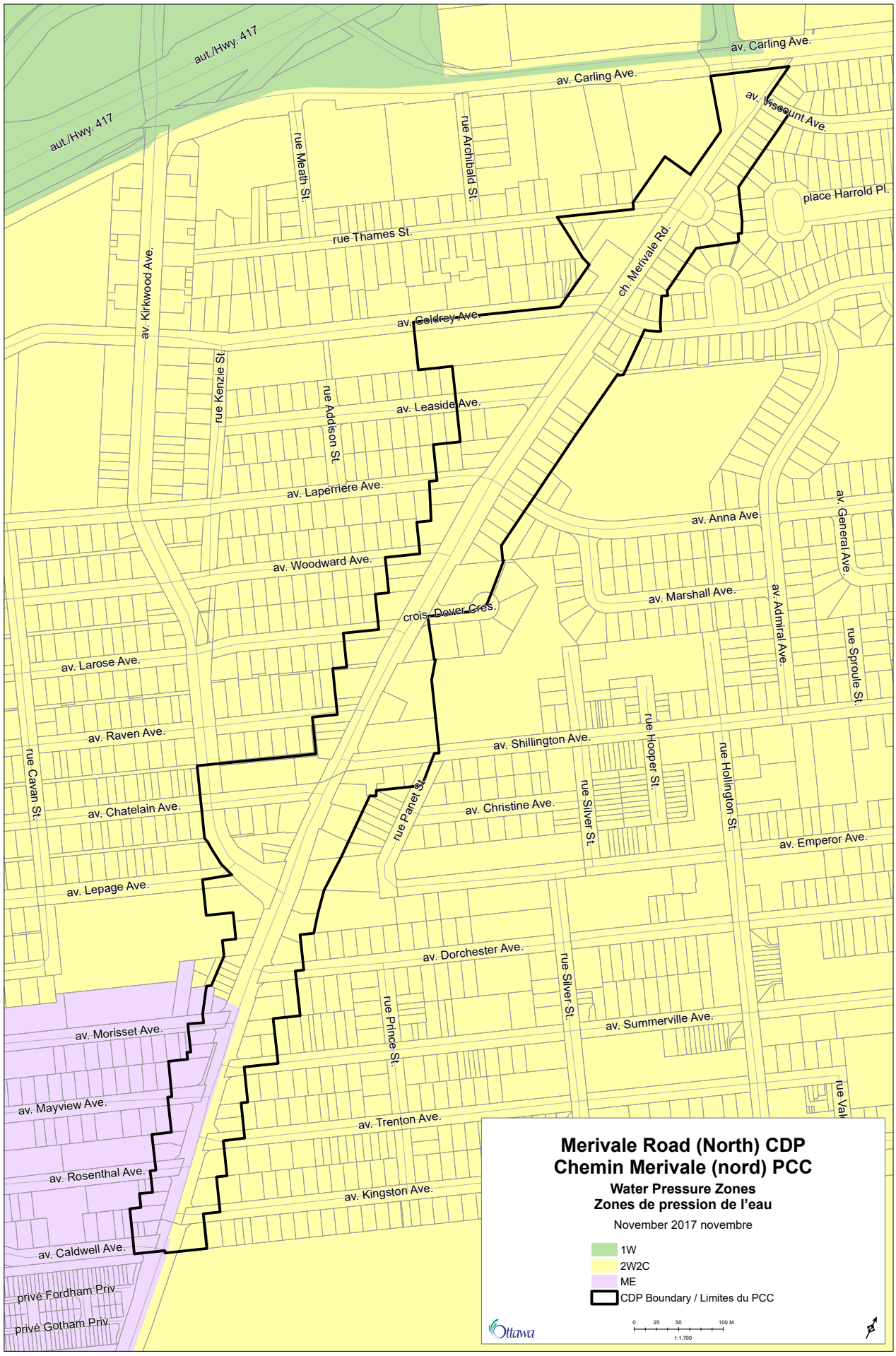


Figure 8 : Zones de pression d'eau

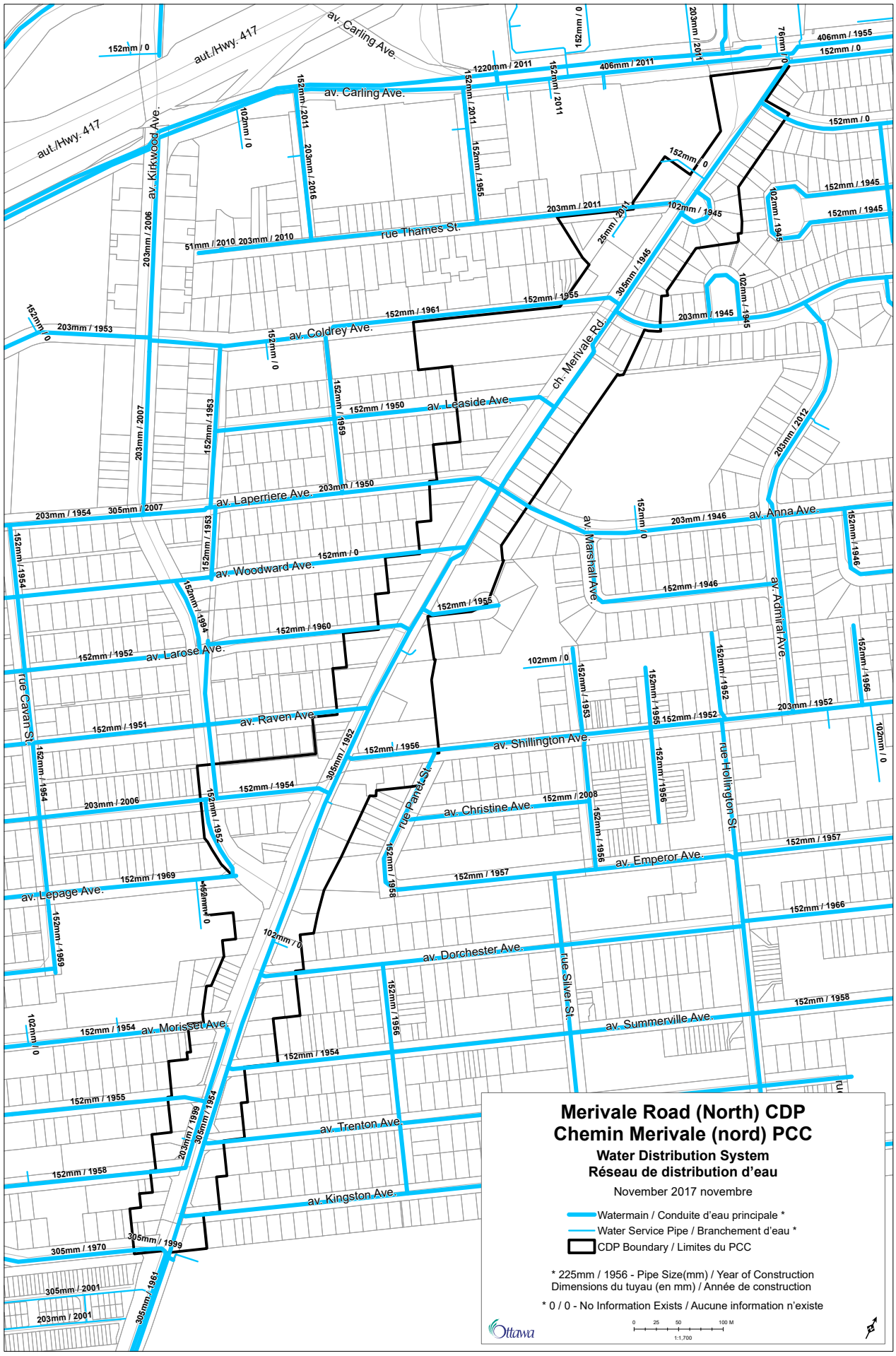


Figure 9 : Réseau de distribution de l'eau

La zone située dans la zone de pression 2W2C est desservie par une conduite d'eau principale de 305 mm qui a été installée sur le chemin Merivale entre 1945 et 1954. Cette conduite d'eau principale est raccordée à une conduite principale de 406 mm sur l'avenue Carling, au nord, et sera éventuellement raccordée à une conduite principale de 406 mm sur le chemin Baseline, au sud. La zone est bien quadrillée par de plus petites conduites d'eau principales (152 à 203 mm), dont la majeure partie a été installée entre 1945 et 1956. La pression de service normale dans la zone visée par le PCC va de 39 à 84 lb/po^2—la grande plage de pressions est attribuable à la topographie, et les terrains les plus hauts, au sud, ont une pression plus faible.

La zone visée par le PCC se trouvant dans la zone de pression Meadowlands est desservie par des conduites d'eau principales de 152 mm installées entre 1954 et 1955. Ces conduites d'eau principales sont situées sur l'avenue Morisset, l'avenue Mayview et l'avenue Rosenthal, et une conduite d'eau principale de 203 mm relie les trois conduites principales au chemin Merivale. La pression de service normale dans cette zone visée par le PCC varie de 90 à 99 lb/po^2. La figure 9 montre le réseau de distribution de l'eau dans la zone visée par le PCC en général.

Le réseau de distribution de l'eau actuel a toujours bien fonctionné. La Ville assure une surveillance continue de l'état et du rendement des conduites d'eau principales et les remplace au besoin. À l'heure actuelle, le programme des activités de construction prévues pour la période allant de 2017 à 2021 ne prévoit pas de travaux de remise en état ou de remplacement des conduites d'eau principales dans la zone visée par le PCC.

Compte tenu des réaménagements prévus dans la zone visée par le PCC, le réseau actuel pourra satisfaire sans problème la demande d'approvisionnement en eau supplémentaire.

2.9.3 Réseau de collecte des eaux pluviales

La zone visée par le PCC du chemin Merivale est desservie par des égouts pluviaux. De la même façon que le réseau d'égouts sanitaires, le réseau d'égouts pluviaux peut être divisé en trois tronçons de drainage. Le premier tronçon s'étend de la limite sud de la zone visée par le PCC jusqu'à l'avenue Kirkwood et comporte deux conduites en béton. Une première conduite en béton de 1 500 mm de diamètre s'écoule jusqu'à l'avenue Kirkwood, qu'elle longe ensuite jusqu'à un grand collecteur de 2 100 mm, sur l'avenue Carling. La conduite de 1 500 m de diamètre a été installée en 1994. La deuxième conduite est un collecteur en béton de 525 mm de diamètre qui a été mis en place en 1971. Cette conduite se divise sur l'avenue Kirkwood, où une partie du débit s'écoule dans l'égout de l'avenue, le reste continuant vers le nord, le long du chemin Merivale.

Le deuxième tronçon est le prolongement de la conduite en béton de 525 mm sur le chemin Merivale, qui devient finalement une conduite en béton de 1 200 mm de diamètre qui tourne vers l'ouest, sur l'avenue Larose, pour ultimement se raccorder au réseau d'égouts pluviaux de l'avenue Kirkwood. Ce tronçon d'égout a été aménagé en 1961.

Le dernier tronçon, qui va de l'avenue Larose à l'avenue Carling, se compose de diverses conduites. Une première conduite en béton de 375 mm, installée en 1993, relie l'avenue Woodward à l'avenue Laperriere. Cette conduite se déverse dans un égout sur Laperriere, qui rejoint finalement le réseau de l'avenue Kirkwood. La prochaine série d'égouts comporte diverses conduites en béton allant de 375 à 900 mm de diamètre qui se déversent dans les égouts pluviaux de la rue Thames avant d'atteindre l'égout collecteur de l'avenue Carling.

Tous les égouts pluviaux situés dans la zone visée par le PCC du chemin Merivale sont considérés comme étant en bon état et ne devraient donc pas être remplacés au cours des dix prochaines années. Le réseau de collecte des eaux pluviales de la zone visée par le PCC est illustré à la figure 10.

Les égouts pluviaux sont conçus en fonction d'un niveau de service deux ans d'après l'année d'installation (en général, les égouts pluviaux aménagés avant 1970 sont conçus en fonction d'un niveau de service de deux ans). Cependant, les tronçons situés en amont (des avenues Kingston à Kirkwood) ont été construits en 1993 et auraient été conçus en fonction d'un niveau de service de cinq ans. Au nord de l'avenue Kirkwood, les égouts pluviaux sont antérieurs à 1970 et sont probablement dimensionnés en fonction d'une période de récurrence de deux ans. Les lignes directrices sur la conception des égouts de la Ville d'Ottawa exigent que les nouvelles artères affichent un niveau de service de dix ans et, par conséquent, le réseau d'égouts pluviaux entre les avenues Kirkwood et Carling devra être agrandi pour satisfaire ces exigences. Il est donc recommandé de tenir compte des points suivants avant d'effectuer toute amélioration des égouts pluviaux.

- Aménager un égout pluvial séparatif entre les avenues Kirkwood et Larose afin d'assurer un niveau de service de dix ans sur la route proposée. Cet égout pluvial doit être ramené à un niveau de service de deux ans à la jonction de l'avenue Larose afin de ne pas causer de problèmes en aval.

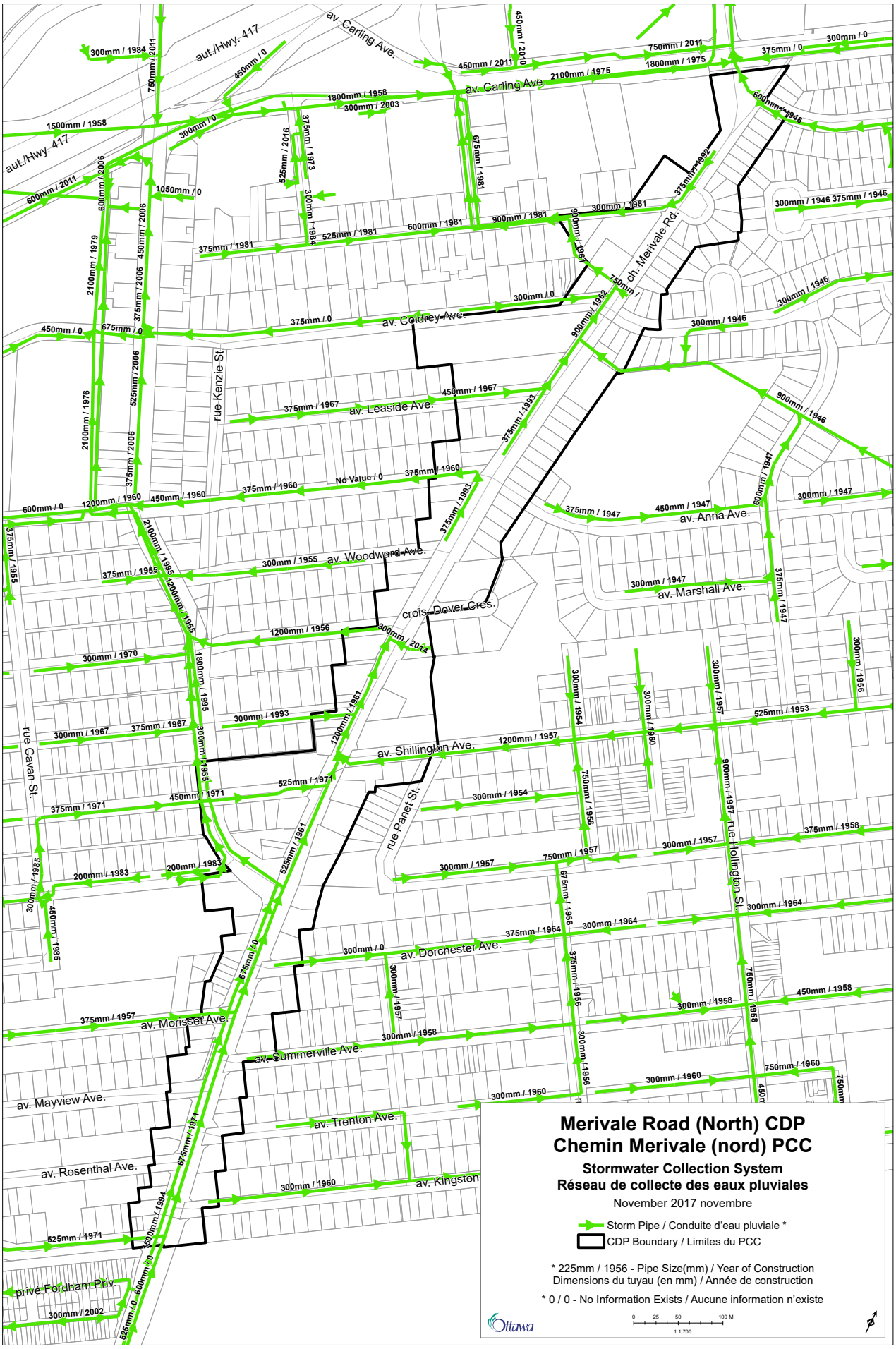


Figure 10 : Réseau de collecte des eaux pluviales

- Agrandir la conduite entre les avenues Larose et Laperriere pour assurer un niveau de service de 10 ans sur la route proposée. Cette conduite doit ensuite ramenée à un niveau de service de deux ans à l'intersection de l'avenue Laperriere afin de ne pas causer de problèmes en aval.
- Aménager un nouvel égout pluvial entre les avenues LaperriereLaperriere et Coldrey pour assurer un niveau de service de 10 ans. Cette conduite doit ensuite ramenée à un niveau de service de deux ans à l'intersection de l'avenue Coldrey afin de ne pas causer de problèmes en aval.
- Agrandir la conduite entre la rue Thames et l'avenue Carling pour assurer un niveau de service de dix ans, puis revenir à un niveau de service de deux ans à la rue Thames.

Il convient de noter que le tronçon au sud de l'avenue Kirkwood n'a pas besoin d'être agrandi. Ce tronçon a été réaménagé en 1993 pour assurer un niveau de service de cinq ans par l'ajout d'une nouvelle conduite. Qui plus est, la nouvelle conduite draine une sous-division en amont (Central Park) où les drains de fondation sont reliés au réseau d'égout pluvial. Le ralentissement du débit dans la conduite pourrait entraîner des problèmes de ligne piézométrique dans le quartier résidentiel. En conséquence, les tronçons routiers au sud de Kirkwood doivent rester à un niveau de service de cinq ans.

Les recommandations ci-dessus ne s'appliquent qu'au réseau de drainage de la chaussée. Les parcelles à réaménager à l'intérieur des limites de la zone visée par le PCC exigeront une gestion des eaux pluviales sur place. Les propriétés commerciales et institutionnelles qui seraient réaménagées (y compris les grandes parcelles résidentielles) doivent faire l'objet d'une restriction de débit afin de réduire les apports dans le réseau de collecte des eaux pluviales. Les réaménagements devront faire l'objet de mesures de gestion des eaux pluviales permettant de gérer un événement à récurrence de 100 ans à un niveau de service de 2 ans, en supposant un coefficient de ruissellement de 0,5.

2.9.4 Travaux d'infrastructure à venir

À l'heure actuelle (et pour les dix prochaines années), on ne considère pas que l'infrastructure de la zone visée par le PCC à besoin de travaux de réaménagement ou de remise en état. Si des travaux devaient être effectués pour améliorer les réseaux de distribution de l'eau ou d'égout, les routes ou le drainage ou, encore, toute combinaison de ceux-ci, ces travaux pourraient être réalisés par étapes ou sur des tronçons moins longs et ne nécessiteraient donc pas nécessairement le réaménagement complet de la route.

La Direction de la gestion des biens des Services d'infrastructure de la Ville d'Ottawa assure un suivi régulier de l'infrastructure et effectue une évaluation préliminaire des besoins en infrastructure à l'aide des données disponibles. L'intégration de l'information sur le processus de planification du PCC dans les programmes d'immobilisations futurs permettra de réaménager le secteur en même temps que les mises à niveau de l'infrastructure requises seront effectuées.

L'infrastructure de distribution de l'eau et de collecte des eaux usées dans la zone de planification du PCC sera réévaluée dans le cadre de la prochaine mise à jour du Plan directeur de l'infrastructure à l'aide des projections du PCC en matière d'aménagement. Les améliorations des services locaux de distribution de l'eau et de collecte des eaux usées et des eaux pluviales qui peuvent être prescrites dans le cadre d'un processus d'approbation d'un projet d'aménagement devront être apportées par le promoteur.

2.9.5 Électricité

Dans la zone visée par le PCC, on trouve une ligne aérienne de 4 000 volts du côté ouest du chemin Merivale et une ligne souterraine de 13 000 volts, le long du côté est du chemin, entre l'avenue Dorchester et l'avenue Carling. Un poste de transformation d'Hydro Ottawa se trouve également du côté est, au 1021, chemin Merivale, juste au nord de l'avenue Shillington. Un retrait de 3,0 mètres des poteaux électriques et un retrait de 5,0 mètres des lignes aériennes sont requis pour tous les nouveaux bâtiments, conformément aux normes en vigueur. Selon la densité d'aménagement prévue (résidents et employés) pour la zone visée par le PCC (se reporter à la section 4.3), aucun problème d'approvisionnement en électricité n'est prévu. La capacité d'approvisionnement pourra être confirmée au besoin lorsque les nouvelles demandes d'aménagement seront examinées par la Ville.

L'enfouissement des câbles électriques n'est pas recommandé dans le présent PCC. En vertu de la Politique sur le câblage souterrain de 2011 de la Ville, le Conseil ne doit approuver l'enfouissement de câbles aériens « qu'une fois que le coût total de la mise en terre aura été payé par la partie requérante, ou après approbation du Conseil au cas par cas ».

3.0 VISION, PRINCIPES DE CONCEPTION, POSSIBILITÉS ET ENJEUX

3.1 Vision et principes de conception

Grâce au processus de consultation publique, les résidents du secteur ont exprimé leur préférence à l'égard du sentiment de village qui existe aujourd'hui le long de certaines portions du chemin Merivale, par exemple du côté ouest du chemin et au nord de l'avenue Shillington. Les résidents se sont également exprimés en faveur de la création d'un environnement favorable aux piétons et à la mise en place d'installations sécuritaires pour le cyclisme. Ils ont aussi souligné la nécessité de services communautaires accessibles à pied, comme des endroits où l'on peut se procurer des aliments frais et des cafés. Une partie importante de la superficie de 16 hectares de la zone visée par le PCC, soit environ 6 hectares, est constituée par l'emprise de la voie publique (y compris la chaussée et les accotements). Compte tenu de l'étendue du territoire qui relève déjà de la propriété publique, les emprises constituent une excellente occasion de mettre en œuvre des principes de conception coordonnée qui, en fin de compte, profiteront au domaine public et rendront le secteur attrayant.

Le rythme de croissance le long du chemin Merivale devrait être modeste au cours de la période de planification du présent PCC. La vision établie pour le secteur se concrétisera donc progressivement, à la fois par les améliorations apportées par la Ville le long de l'emprise de la rue et par les aménagements du secteur privé sur les propriétés adjacentes à la voie publique. S'ajoutent à cela les initiatives du présent PCC qui favorisent le développement économique et qui seront mises en œuvre au fil du temps par des groupes communautaires et des particuliers, dans certains cas avec l'aide de la Ville. Cette approche communautaire en matière de développement économique créera des liens importants à l'intérieur et à l'extérieur de la collectivité et sensibilisera davantage les entreprises et le public à la zone visée par le PCC.

La vision du Conseil exprimée dans le Plan officiel à l'égard des rues principales traditionnelles soutient que celles-ci sont conçues comme étant des rues compactes à usage polyvalent axées sur les piétons qui permettent l'accès à pied, à vélo, en transport en commun et en automobile. À cette fin, la vision et les principes de conception qui guideront l'évolution du chemin Merivale dans la zone visée par le PCC comprennent également les éléments suivants :

a) favoriser un environnement sain et durable dans une rue principale dynamique et prospère;

b) créer une destination de magasinage et de services attrayante et accessible à pied pour la collectivité de Carlington;

c) favoriser la création d'une destination unique en intégrant des installations d'art public, des espaces publics appartement à des intérêts privés, des traitements architecturaux qui soutiennent l'identité du secteur et une architecture de point d'entrée aux endroits clés;

d) soutenir la mise en place d'un vaste éventail d'utilisation des terrains avec une volumétrie de bâtiment adaptée au concept des rues principales traditionnelles, y compris des exceptions de zonage, le cas échéant, pour adapter l'utilisation des terrains à la collectivité adjacente;

e) renouveler les espaces à surface dure et les aires paysagées ainsi que les éléments fonctionnels de l'emprise de rue pour créer une rue complète en plusieurs phases ou intégralement au moment des importantes réfections de l'infrastructure;

f) permettre la construction de bâtiments ayant un maximum de six étages, sous réserve des exigences en matière de transition de hauteur établies pour la zone de rue principale traditionnelle;

g) permettre au besoin des densités d'utilisation des terrains résidentiels et non résidentiels correspondant aux conditions du marché avec un aménagement de site, une architecture de bâtiment et un domaine public de grande qualité par le truchement du processus d'examen des demandes d'aménagement et avec la participation du Comité d'examen du design urbain;

h) tirer parti des nouveaux aménagements réalisés à proximité de la collectivité de Carlington pour promouvoir les initiatives de développement économique

et remodeler la zone visée par le PCC pour en faire une destination de vie, de travail et de loisirs recherchée;

i) créer une nouvelle identité commerciale (image de marque) pour la zone visée par le PCC afin de susciter un intérêt à l'échelle de la ville et d'améliorer la reconnaissance publique.

3.2 Possibilités et enjeux

Les résidents et les entreprises de la collectivité, les intervenants et l'équipe responsable de l'étude ont recensé un certain nombre de possibilités et d'enjeux au cours du processus d'étude, lesquels ont orienté la préparation du PCC. Voici un résumé des points soulevés.

Possibilités :

- Environ 8 300 personnes vivent à moins de 400 mètres (5 minutes de marche) et environ 14 750 personnes vivent à moins de 800 mètres (10 minutes de marche) de la zone visée par le PCC.
- Les autres usagers du transport en commun qui emprunteront le chemin Merivale à l'avenir constituent des clients potentiels.
- Projet d'aménagement à proximité de la zone visée par le PCC – réaménagement du centre commercial Westgate et remplacement de l'hôtel Travelodge.
- Bon contexte pour des aménagements commerciaux et résidentiels.
- Proximité du centre-ville d'Ottawa.
- Association et dirigeants communautaires actifs et mobilisés.
- Possibilité de stationnement sur rue.
- Petites entreprises, commerces d'aliments ethniques et restaurants établis.
- Besoin d'un café et d'une épicerie mentionné.
- Création d'une image de marque thématique de village pour le secteur afin d'attirer les investisseurs commerciaux et de susciter l'intérêt du public à l'égard du secteur.

Enjeux :

- Emplacement et apparence des aires de stationnement devant les bâtiments commerciaux.
- Conducteurs qui dépassent la limite de vitesse sur le chemin Merivale et qui prennent des raccourcis dans les rues avoisinantes.
- Prévention du crime et sentiment de sécurité personnelle.
- Apparence et nature de certains commerces le long de la rue.
- Trottoirs étroits, poteaux d'électricité obstruant les trottoirs et emplacement des trottoirs à proximité d'une rue achalandée.
- Conditions dangereuses pour le cyclisme.
- Les lots en général étroits et peu profonds ainsi que les lots à angle donnant sur certains tronçons du chemin Merivale peuvent présenter un enjeu pour certaines formes de réaménagement.

3.3.1 Secteurs caractéristiques

La désignation de rue principale traditionnelle indiquée dans le Plan officiel s'applique à toute la zone visée par le PCC, et le zonage de rue principale traditionnelle s'applique à la plupart des propriétés situées sur le chemin. Malgré le fait qu'une vaste gamme d'utilisations des terrains soit permise actuellement en vertu du Plan officiel et du Règlement de zonage, la plupart des propriétés situées le long du chemin ont été aménagées au fil du temps en vertu des anciennes politiques et règles de zonage du Plan officiel. En conséquence, il existe des caractéristiques identifiables dans les groupes d'utilisation des terrains le long du chemin. Ces secteurs caractéristiques peuvent généralement être décrits en trois grandes catégories : zone résidentielle/d'appartements de South Hill, centre de village à usage polyvalent et zone résidentielle des anciens combattants, au nord-est. La figure 11 montre les emplacements généraux.

Bien que de nombreux types d'utilisation des terrains soient autorisés en vertu du zonage actuel de rue principale traditionnelle, on prévoit que la rue évoluera lentement vers un environnement plus polyvalent et que les secteurs caractéristiques demeureront probablement comme ils le sont aujourd'hui pendant de nombreuses années. Toutefois, ces secteurs offrent aujourd'hui l'occasion de préciser les éléments de conception du PCC et du plan de démonstration de rue complète. Les secteurs caractéristiques ont une incidence sur les éléments architecturaux tels que les espaces à surface dure et les aires paysagées, le style d'éclairage piétonnier ainsi que les possibilités de points d'entrée (architecture et lieux d'art public importants, par exemple) et les zones de réaménagement coordonné (le nœud de Kirkwood, par exemple).

3.3.2 Emprise du chemin Merivale

Le Plan officiel exige que les emprises le long du chemin Merivale soient élargies dans la zone visée par le PCC, à savoir à 26 mètres au nord de l'intersection avec l'avenue Kirkwood et à 34 mètres au sud de cette même intersection. L'avenue Kirkwood, au nord du chemin Merivale, doit avoir une emprise de 26 mètres. La méthode utilisée habituellement pour acquérir une largeur supplémentaire d'emprise routière consiste à procéder à un emparement ou à une affectation à la Ville au moment de l'approbation d'un projet d'aménagement. Dans certaines circonstances, l'élargissement de la route peut également être effectué par expropriation par la Ville.

La largeur de l'emprise varie grandement le long du chemin Merivale, allant d'environ 18,5 mètres à environ 30,0 mètres. Cette grande variation reflète la largeur initiale et les ajouts à l'emprise acquis au fil du temps par la Ville. La figure 12 illustre par un codage couleur les groupements généraux de largeurs en fonction de la mesure la plus étroite dans les diverses sections. On trouve des emprises un peu plus larges dans ces zones.

L'espace restreint dans les sections plus étroites de l'emprise, en particulier la section de 18,5 mètres (en rouge) et la section de 20,5 mètres (en bleu), représente le plus important enjeu dans la création du plan de démonstration du concept de rue complète pour le PCC. Lorsque d'importants travaux de reconstruction du chemin auront lieu, la largeur de l'emprise disponible pourra être réévaluée, et on pourra déterminer comment utiliser de façon appropriée toute largeur supplémentaire.

3.3.3 Stationnement sur rue

La figure 13 illustre l'emplacement des places de stationnement actuelles le long du chemin Merivale et dans les rues adjacentes. Le stationnement sur rue est généralement possible des deux côtés de Merivale au sud de l'avenue Kirkwood et du côté est du chemin Merivale au nord de l'avenue Kirkwood. Le stationnement sur rue est un élément important de l'environnement d'une rue principale traditionnelle, car il permet aux automobilistes de la collectivité ou d'autres parties de la ville de soutenir les entreprises locales. Le stationnement sur rue permet également de séparer les cyclistes et les piétons (à l'avenir) grâce à la piste cyclable et au trottoir situés dans l'accotement, ce qui améliore le sentiment de sécurité.

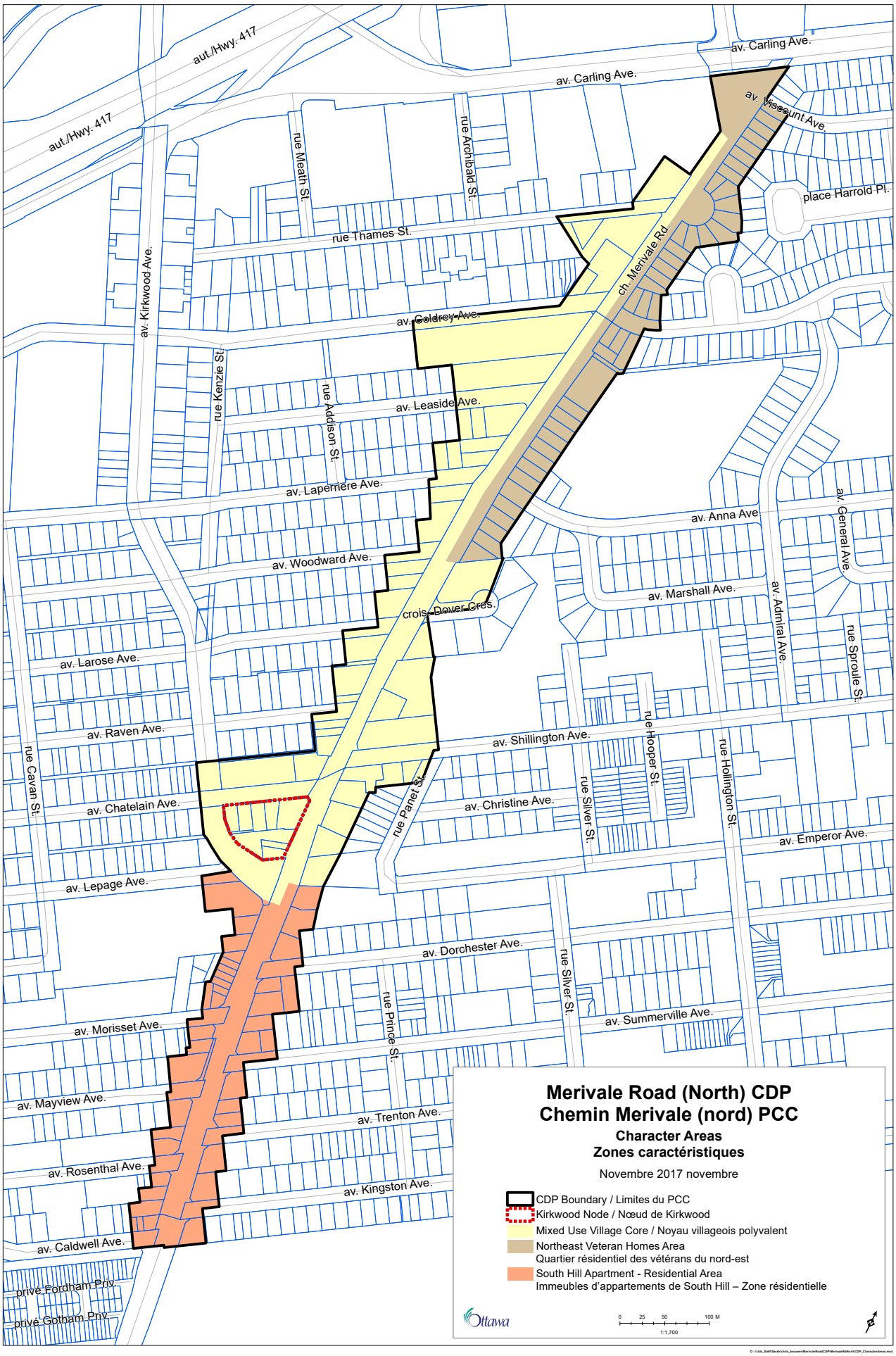


Figure 11 : Zones caractéristiques

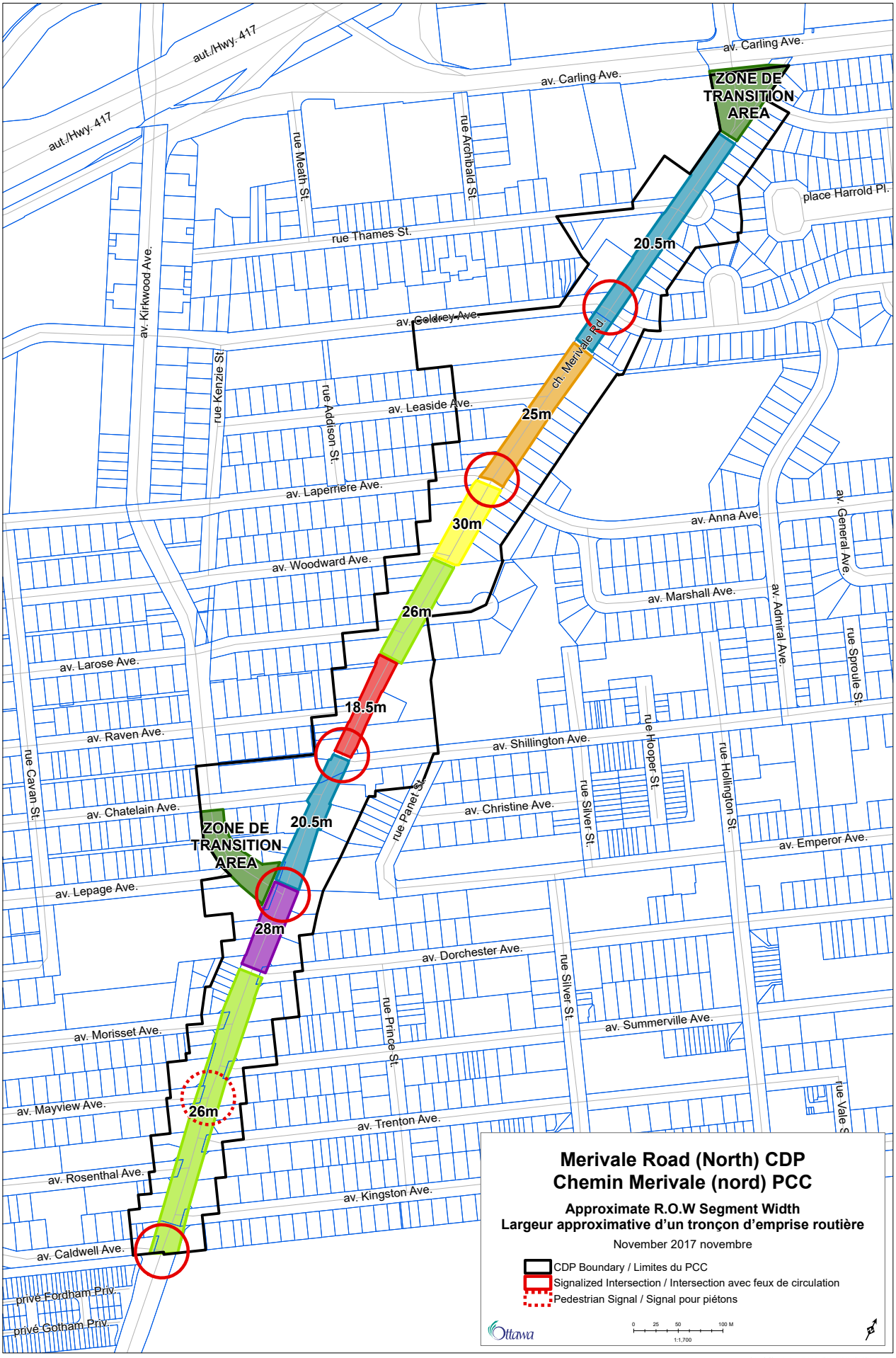


Figure 12 : Largeur approximative du segment de l'emprise

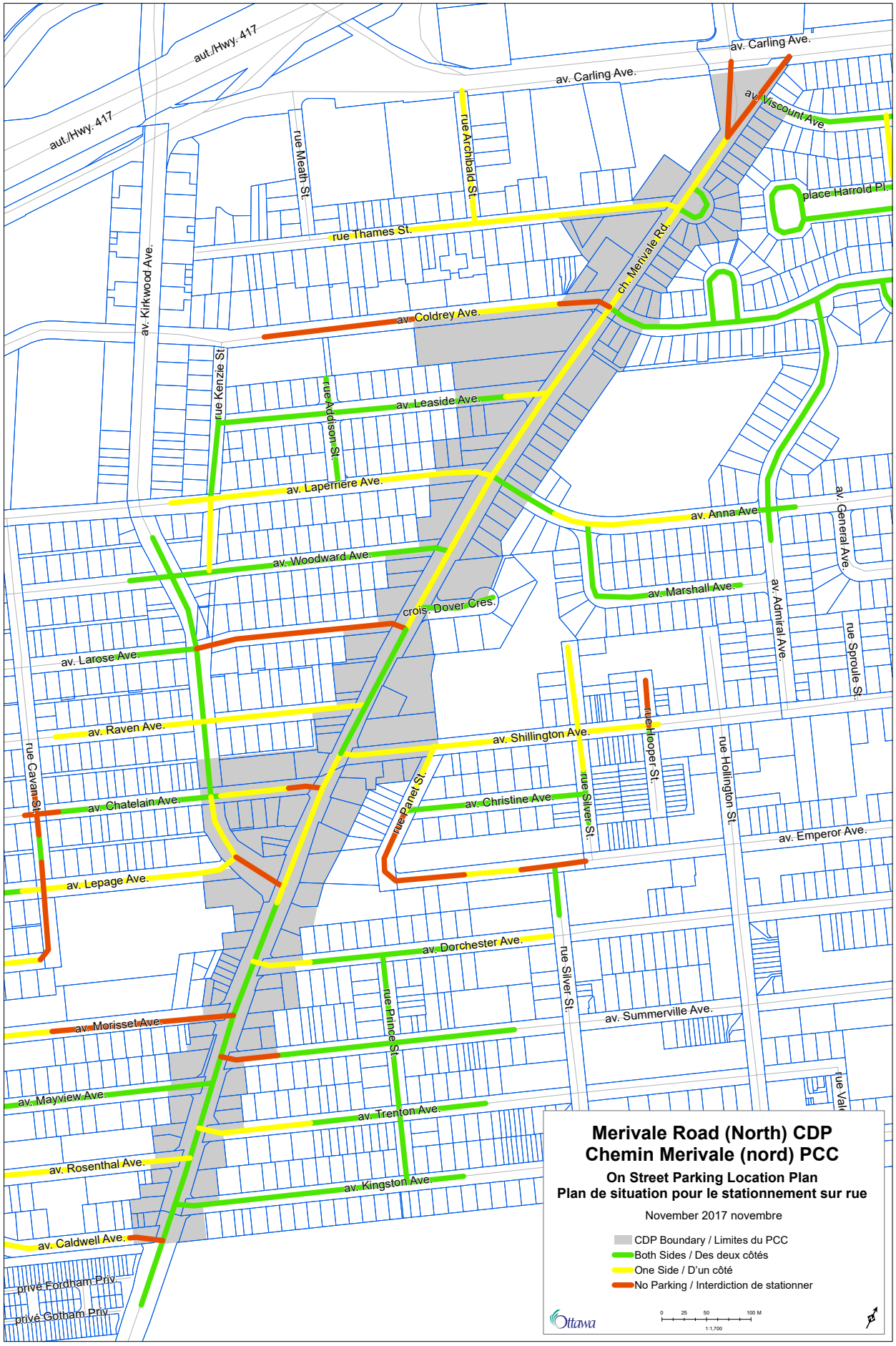


Figure 13 : Plan de situation pour le stationnement sur rue

Le plan de démonstration du concept de rue complète (section 5.5.12) indique que la plupart des portions des voies réservées en priorité au transport en commun des deux côtés de la rue peuvent être utilisées pour stationner des véhicules en dehors des heures de pointe du matin et du soir. À l'heure actuelle, les entrées privées (allées) des maisons et des commerces adjacents donnant sur le chemin Merivale ont une incidence sur la capacité de stationner dans la rue. Au fur et à mesure que les propriétés situées sur Merivale seront réaménagées, le nombre d'entrées privées sera réduit grâce à la consolidation des allées, ce qui aura une incidence positive sur le nombre de places de stationnement. En ajoutant de nouvelles places de stationnement le long de la plupart des portions du côté ouest de la rue, au nord de l'avenue Kirkwood, l'ajout de voies réservées en priorité au transport en commun permettra à un plus grand nombre d'automobilistes de se stationner dans la rue.

4.0 STRATÉGIE D'UTILISATION DES TERRAINS DANS LA ZONE VISÉE PAR LE PCC

L'utilisation actuelle des terrains dans la zone visée par le PCC a évolué au fil des ans, et la grande majorité des propriétés ont déjà été aménagées. La zone située au sud de l'avenue Kirkwood se compose en général d'un mélange de propriétés résidentielles de faible à moyenne densité. La zone située au nord de Kirkwood comprend principalement un mélange d'usages commerciaux, sauf du côté est de la rue, au nord du croissant Dover, où les lots jouxtant la rue sont occupés par des maisons de type « anciens combattants », un type de maisons qui caractérise également le reste du quartier Carlington.

Les politiques sur les rues principales traditionnelles du Plan officiel appuient une gamme d'utilisations des terrains à des fins commerciales et résidentielles à densité moyenne avec des bâtiments ne dépassant pas six étages. Le zonage de rue principale traditionnelle permet une gamme d'utilisations et exige que les nouveaux bâtiments soient construits à côté de l'emprise et munis de fenêtres et de portes actives donnant sur la rue. Le stationnement est interdit devant les bâtiments, et une transition en hauteur est requise lorsque les bâtiments sont adjacents aux zones résidentielles R1, R2, R3 et R4. La possibilité d'utiliser les terrains pour des immeubles à logement dans la zone de rue principale traditionnelle favorisera l'offre de logements abordables dans la collectivité, que ce soit dans un bâtiment autonome ou dans un bâtiment polyvalent. Les politiques du Plan officiel et le zonage de rue principale traditionnelle sont appropriés et soutiendront l'évolution de la zone visée par le PCC au fil du temps vers une zone de rue principale à plus forte densité axée sur les piétons.

4.1 Aménagements intercalaires et regroupement des lots

Comme la plupart des propriétés situées dans la zone visée par le PCC ont déjà été mises en valeur, la possibilité de changement dans cette zone résultera avant tout de la réutilisation et/ou de la rénovation et de l'agrandissement d'immeubles, du réaménagement de propriétés individuelles ainsi que du regroupement de lots et du réaménagement de deux propriétés ou plus.

Le tissu de lots présent dans la zone visée par le PCC est un mélange de lots résidentiels plus petits reflétant la forme de subdivision d'autrefois. Certaines propriétés plus grandes (jusqu'à environ 0,25 ha) augmentent les possibilités d'aménagement et de réaménagement. L'aménagement du centre commercial situé au 1005 et au 1023, chemin Merivale, au nord de l'avenue Shillington, illustre bien ce genre de possibilités. Depuis les récents changements apportés au Règlement de zonage qui ont réduit les exigences en matière de stationnement dans la zone de rue principale traditionnelle (comparativement aux exigences historiques en matière de stationnement), le tissu actuel de lots plus petits peut maintenant permettre un plus vaste éventail d'options de réutilisation des bâtiments et de réaménagement des propriétés. Il est également possible d'envisager des aménagements plus importants si deux lots ou plus sont regroupés le long de la rue pour former un terrain plus vaste (se reporter à la figure14).

Figure 14 : Illustration conceptuelle de l'aménagement intercalaire

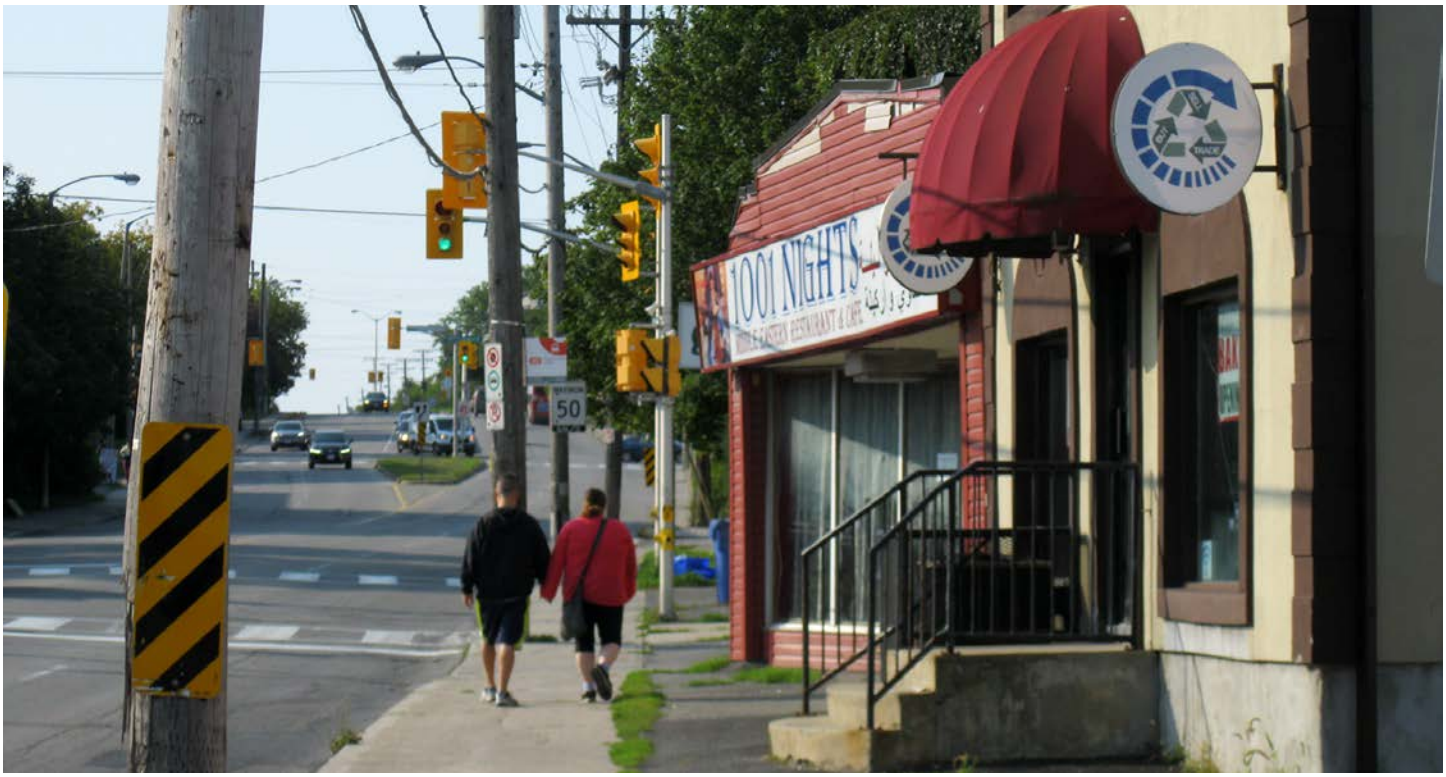
Les faibles profondeurs de terrain généralement observées, dans bien des cas 30,5 mètres (100 pieds), posent un défi de conception pour certaines formes de réaménagement. Pour disposer d'une plus grande variété d'options de réaménagement en remembrant les terrains et en créant de grands îlots d'aménagement, certaines propriétés adjacentes aux lots donnant directement sur le chemin Merivale ont été identifiées dans le cadre du processus d'étude du PCC afin d'être reclassées en tant que zones d'exception de rue principale traditionnelle. Certaines des nouvelles zones d'exception n'autorisent que les usages résidentiels sur les lots actuels et, pour pouvoir construire des bâtiments à usage non résidentiel, il faut remembrer les terrains dont la façade donne sur le chemin Merivale.

De plus, d'autres propriétés adjacentes à des lots donnant directement sur le chemin Merivale ont été ciblées pour être classées en tant que zones d'exception de rue principale traditionnelle, mais étant donné l'emplacement de ces propriétés, le remembrement des terrains et l'aménagement de la façade sur le chemin Merivale ne sont pas requis. Les propriétés situées dans le nœud de Kirkwood en sont un exemple. La figure 15 indique l'emplacement des propriétés à rezoner dans le cadre du processus d'approbation du présent PCC lorsque l'aménagement d'une façade sur le chemin Merivale à des fins non résidentielles est requis et lorsqu'il n'est pas requis.

Le rezonage offre également plus de possibilités d'utilisation des terrains par rapport au zonage actuel, ce qui augmente les possibilités de réaménagement. Toutes les exceptions de zone permettent les utilisations actuelles des terrains (comme une maison individuelle déjà construite) ainsi que les utilisations permises en vertu de l'ancien règlement de zonage (comme des maisons en rangée) qui ne sont pas réalisées. Certaines exceptions de zone ajouteront également des utilisations des terrains qui ne se trouvent pas dans le zonage actuel ou dans la nouvelle zone d'exception de rue principale traditionnelle (comme des maisons en rangées superposées sur une propriété qui était auparavant en zone institutionnelle).

Bon nombre des lots qui se trouvent le long du chemin Merivale sont en angle avec l'emprise de la route. Certains de ces lots sont plus profonds (jusqu'à 50 mètres de profondeur environ), ce qui les rend moins difficiles à aménager comparativement aux lots moins profonds de 30 mètres. En raison de l'angle de la propriété par rapport à la rue, les façades de certains bâtiments sont également en angle avec la rue.

- À l'avenir, lorsque ces lots seront réaménagés ou que les bâtiments feront l'objet de travaux de reconstruction majeurs, le mur avant de ces bâtiments devra être construit parallèlement à l'emprise du chemin Merivale afin que la façade soit orientée vers la rue.



- Dans la mesure du possible, lorsque deux lots ou plus seront réunis pour créer une parcelle d'aménagement plus grande, les points d'accès aux entrées du chemin Merivale devront être regroupés pour réduire les obstacles pour les véhicules et accroître les possibilités de stationnement sur rue.

4.2 Nœud de Kirkwood

Un groupe de propriétés situées au nord-ouest de l'intersection du chemin Merivale et de l'avenue Kirkwood a été désigné dans le cadre de l'étude du PCC en tant que nœud de réaménagement. Le nœud de Kirkwood peut devenir un point central du réaménagement de la zone visée par le PCC en ancrant l'extrémité sud de la zone de rue principale actuelle. Le nœud est composé de huit propriétés délimitées par le chemin Merivale, l'avenue Kirkwood et l'avenue Chatelain. Les terrains de ce secteur sont actuellement utilisés à des fins commerciales et résidentielles le long du chemin Merivale et pour des résidences unifamiliales sur l'avenue Chatelain. La figure 16 montre l'emplacement du nœud de Kirkwood.

Les propriétés situées dans le nœud donnant sur le chemin Merivale présentaient déjà un zonage de rue principale traditionnelle avant le processus d'étude du PPC. Les autres propriétés doivent être reclassées zone de rue principale traditionnelle à l'approbation du PPC afin que l'on puisse regrouper toutes les propriétés en une même grande parcelle (environ 0,5 hectare) ou en deux ou plusieurs petits groupes de parcelles de terrain faisant l'objet de demandes de réaménagement distinctes. Toutefois, le regroupement des propriétés de ce secteur en vue d'un réaménagement ne serait pas une exigence; elles pourraient être réaménagées individuellement ou remembrées en plusieurs propriétés de tailles et de formes différentes et admissibles à des utilisations des terrains différentes, ce qui donnerait toute la latitude requise pour choisir les options de réaménagement.

L'emplacement de la façade principale ou de la bordure urbaine (architecture façade, proximité de la rue, portes et fenêtres actives) des nouveaux aménagements variera en fonction du remembrement des propriétés du nœud, le cas échéant. Les renseignements qui suivent et les exigences en matière de zonage permettront de déterminer l'emplacement du bâtiment au moment de l'approbation du plan d'implantation et d'agencer les façades principales des aménagements effectués dans les rues qui entourent le nœud.

a) Si les propriétés du nœud ne sont pas remembrées, les dispositions de zonage afférent à la proximité de la rue pour les lots individuels s'appliqueront.

b) Si les propriétés du nœud sont remembrées en une ou en deux parcelles plus grandes, il faudra alors maintenir la façade donnant sur le chemin Merivale et une partie de la façade donnant sur l'avenue Kirkwood au coin de l'intersection du chemin Merivale, en tant que façade principale pour les fenêtres et les entrées actives du bâtiment. Il faudra aussi, selon l'aménagement proposé, prévoir une bordure urbaine de rue et un style architectural de façade sur l'avenue Chatelain. L'étendue de cet aménagement de bâtiment sur l'avenue Kirkwood et le long de l'avenue Chatelain doit être déterminée au moment de l'approbation du projet d'aménagement. De plus, selon la configuration des lots remembrés, les points d'accès et de sortie du site, le stationnement ainsi que les aires de chargement et d'entreposage des déchets devront donner sur l'avenue Kirkwood afin que la façade principale (bord urbain) donne sur le chemin Merivale et l'avenue Chatelain.

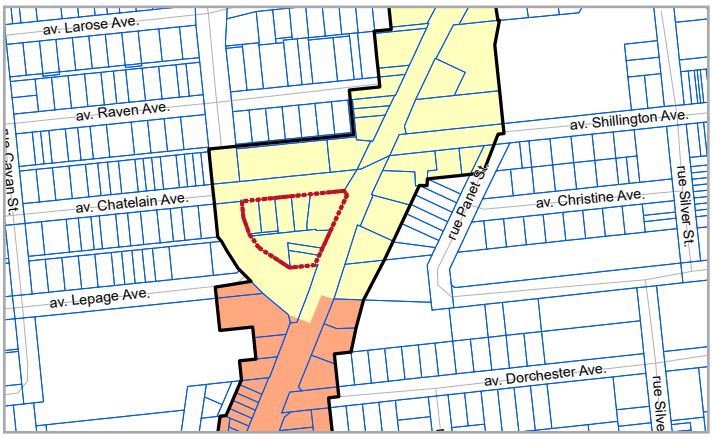


Figure 16 : Nœud de Kirkwood
(extrait de la figure 11 – Zones caractéristiques)

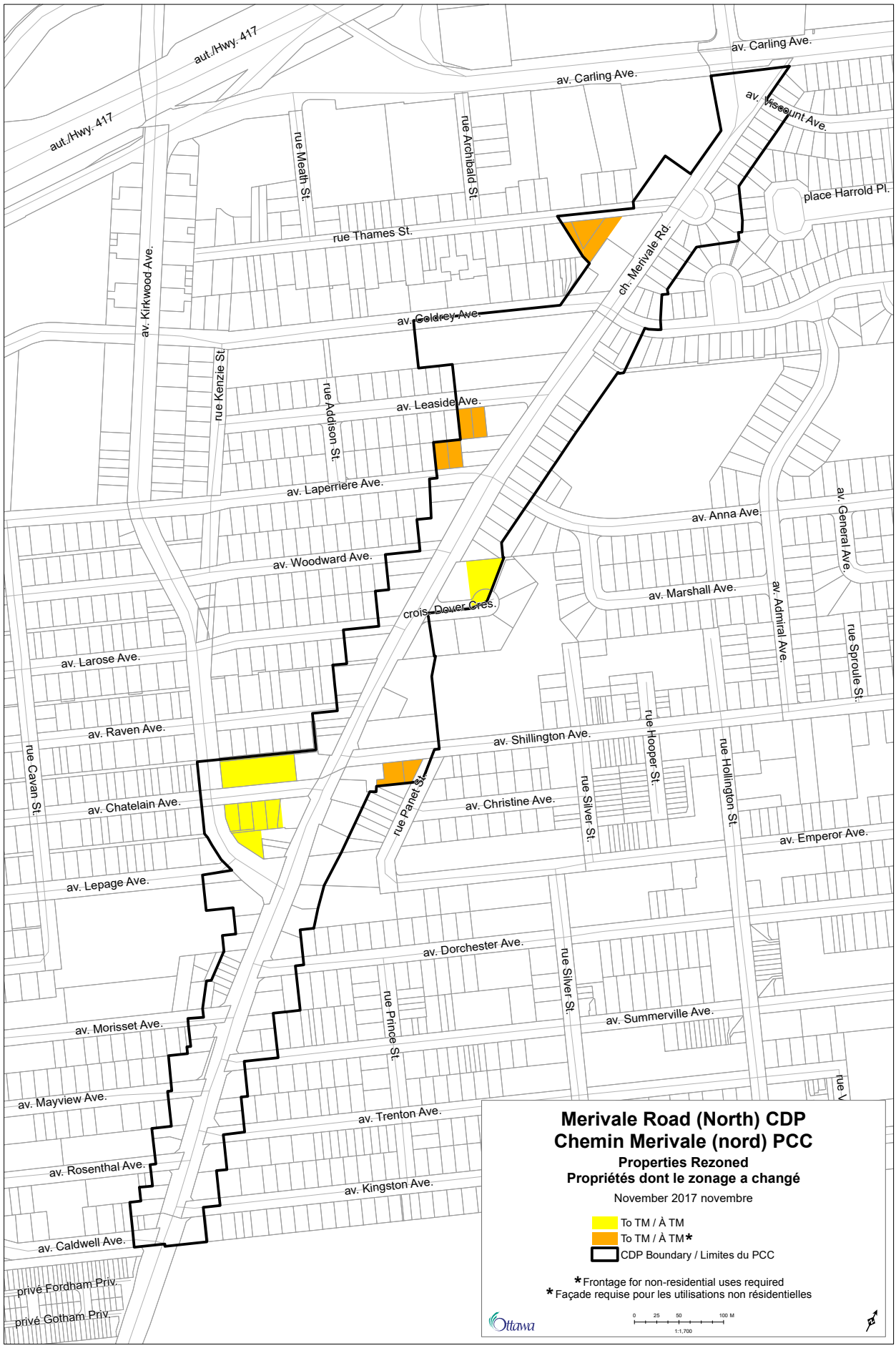


Figure 15 : Propriétés rézonées

c) Si de plus petits groupes de propriétés sont remembrés, la façade principale devra donner sur le chemin Merivale, puis sur l'avenue Chatelain. Les points d'accès et de sortie du site devront être regroupés, et les aires de stationnement, de chargement et de stockage des déchets devront être situées derrière le ou les bâtiments et cachées de la vue depuis la rue.

Le coin du nœud à l'intersection du chemin Merivale et de l'avenue Kirkwood est un emplacement important de la zone visée par le PCC en raison de l'emplacement privilégié qu'il représente pour l'aménagement d'un espace d'agrément urbain (espace public appartenant à des intérêts privés) et d'un point d'entrée architectural (se reporter à la section 5.0, Stratégie de conception urbaine). Le grand triangle d'éclairage naturel de l'emprise, au coin nord-ouest de cette intersection, peut également être exploité séparément ou conjointement avec un projet pour l'aménagement d'un espace d'agrément urbain public dans le nœud. En outre, un nouveau trottoir sera construit du côté sud de l'avenue Chatelain dans le cadre du réaménagement de la partie du nœud de Kirkwood qui fait face à cette rue. Les figures 17 et 18 montrent un rendu d'artistes illustrant un exemple de réaménagement du nœud de Kirkwood. Les photographies des figures 19 et 20 montrent des exemples de la Ville d'Ottawa des aménagements possibles dans le nœud de Kirkwood.

4.3 Estimations de la densité future

La densité actuelle dans la zone de 16 hectares visée par le PCC est d'environ 55 personnes et emplois à l'hectare, soit 530 résidents et 355 emplois. Dans le Plan officiel, les rues principales traditionnelles sont des zones cibles pour la densification. Toutefois, le Plan officiel ne précise pas d'objectif de densité minimale pour les rues principales traditionnelles désignées qui servirait à éclairer le calcul de la densité future du chemin Merivale dans la zone visée par le PCC. Une estimation de la densité potentielle a été préparée dans le cadre de l'étude du PCC afin de déterminer la densité potentielle jusqu'en 2036 et au-delà, en supposant que toutes les propriétés visées par l'analyse seraient réaménagées. L'estimation était fondée sur des aménagements conformes au zonage de rue principale traditionnelle (hauteur maximale des bâtiments de six étages) et sur un taux d'utilisation raisonnable du marché du réaménagement dans le secteur.

L'objectif de cet exercice de réaménagement conceptuel était double : évaluer, sur le plan conceptuel, la disponibilité de propriétés à aménager à court terme; analyser les répercussions des réaménagements sur l'infrastructure et le réseau de transport. Les propriétés retenues pour l'analyse étaient vacantes, avaient de plus grandes aires de stationnement, affichaient un potentiel de réutilisation ou étaient des sites d'aménagement plus anciens susceptibles d'être réaménagés. La figure 21 illustre l'emplacement des propriétés dans le scénario de réaménagement conceptuel. Il convient de noter que les réaménagements futurs ne se limitent pas à ces propriétés. D'autres propriétés, tout comme d'autres bâtiments, pourraient être réaménagés en vue d'une nouvelle utilisation, ce qui augmenterait

Figure 17 : Concept de réaménagement du nœud de Kirkwood

Figure 18 : Vue de la rue du concept de réaménagement du nœud de Kirkwood

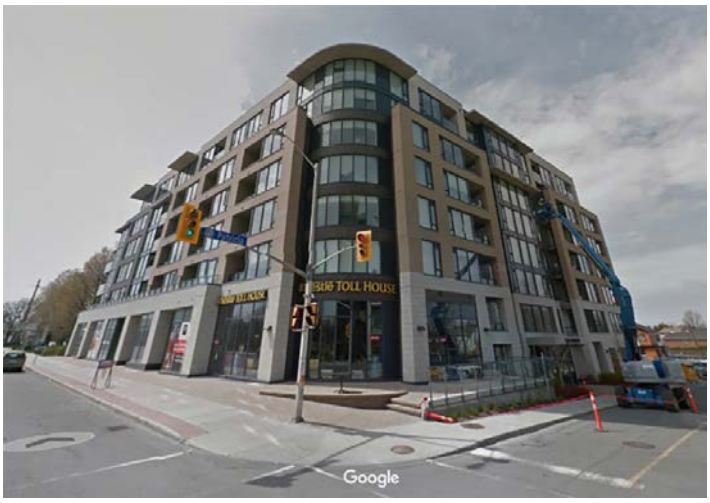


Figure 19: Bâtiment polyvalent, chemin Richmond, Ottawa
Source: Google Street View

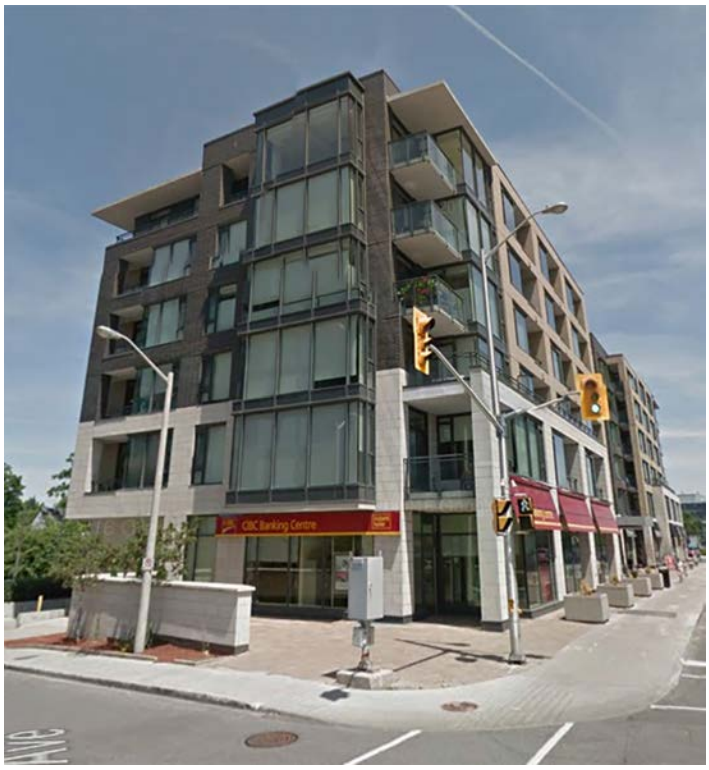


Figure 20: Bâtiment polyvalent, chemin Richmond, Ottawa
Source: Google Street View

également la densité le long de la rue au fil du temps, par exemple la transformation d'une habitation isolée en un immeuble de bureaux ou d'un lieu de culte en un immeuble à logements.

On estime que d'ici 2036, 94 nouvelles unités résidentielles pourraient être construites dans la zone visée par le PCC, dont 42 dans le nouvel immeuble d'habitation pour personnes âgées situé au 900, chemin Merivale, ce qui représente une population d'environ 600 personnes. Le nombre total d'emplois est estimé à environ 440 en 2036. Par ailleurs, on estime que 60 nouvelles unités et 170 emplois supplémentaires seront créés après 2036. La densité résultante pour la zone visée par le PCC dans ce scénario serait d'environ 65 personnes et emplois à l'hectare en 2036 et de 95 personnes et emplois après 2036. La figure 22 résume l'estimation du nombre d'employés et de résidents ainsi que de la densité résultante à l'hectare, en supposant le réaménagement des propriétés recensées. La densité future réelle variera en fonction de la taille et de l'emplacement des propriétés aménagées, de l'intensité avec laquelle elles sont mises en valeur et de l'utilisation des terrains visée par l'aménagement.

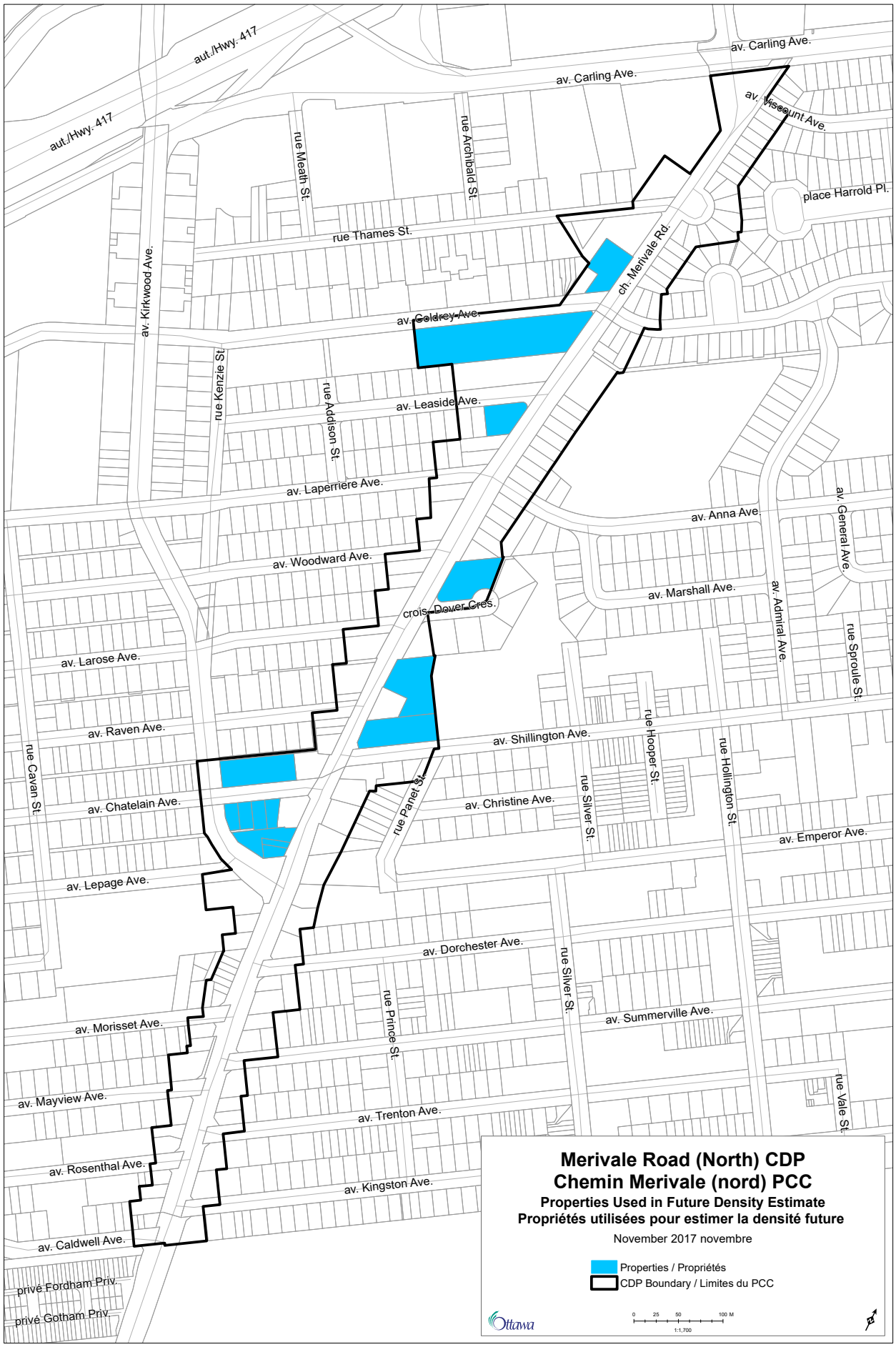


Figure 21 : Propriétés utilisées dans l'estimation de la densité future

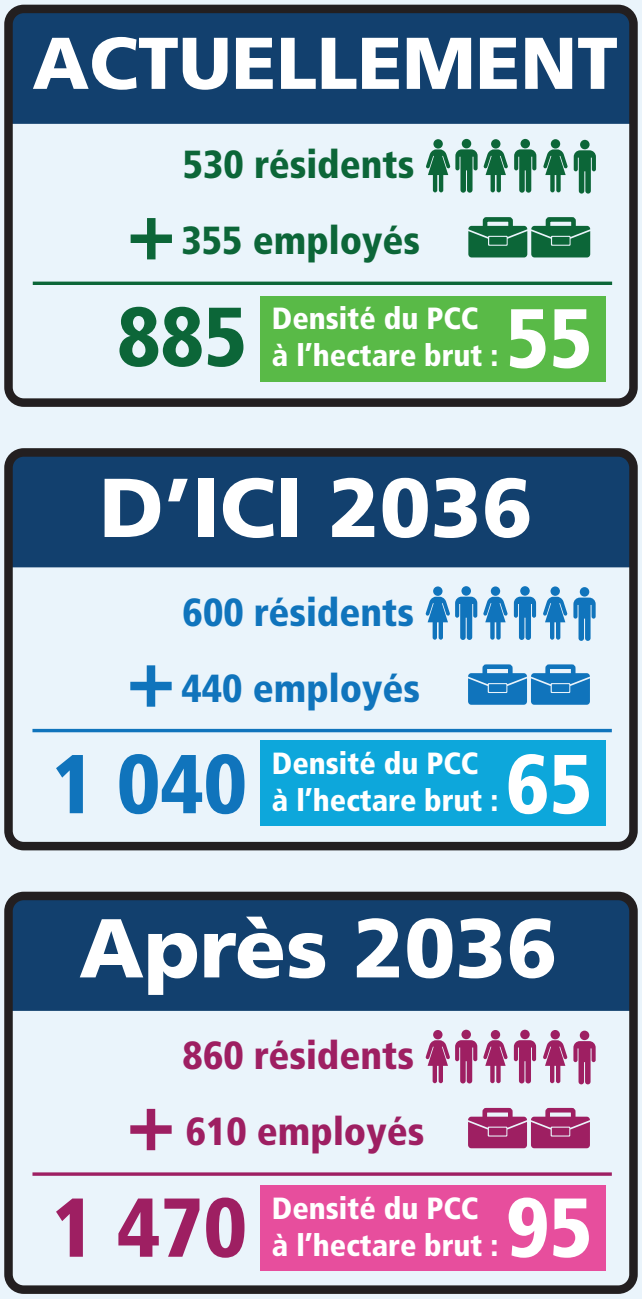


Figure 22 : Estimation de densité dans la zone visée par le PCC

4.4 Sentier du parc Alexander

La figure 23 illustre l'emplacement de tronçon de sentier reliant le chemin Merivale et le parc Alexander. Le sentier est clôturé à une largeur d'environ 6 mètres et est situé sur une servitude pipelinière de 2,4 mètres de large qui longe la bordure nord du lot vacant situé au 989, chemin Merivale (ancien emplacement de la station-service de L'Impériale). Aucune entente officielle n'a été conclue avec L'Impériale concernant ce sentier. Par ailleurs, la Ville est propriétaire d'une allée piétonnière de 3,0 mètres de large qui longe le 1167, croissant Dover, et qui n'a pas été améliorée et ouverte au public, mais qui est destinée à servir de voie d'accès au parc Alexander. Cependant, cette voie piétonnière appartenant à la Ville présente une courbe à son extrémité nord qui limite la visibilité directe et, par conséquent, peut réduire la sécurité publique.

L'emplacement actuel du sentier officieux est privilégié étant donné que son tracé rectiligne permet de voir clairement les usagers depuis la rue. Qui plus est, l'endroit où le sentier aboutit sur le chemin Merivale correspond à l'emplacement privilégié pour un futur passage piétonnier à mi-pâté sur Merivale, à la hauteur de l'avenue Woodward (se reporter à la section 5.5.2). Cependant, des préoccupations relatives à la sécurité publique à l'extrémité est de cette allée piétonnière, là où elle entre dans le parc Alexander, ont été soulevées dans le cadre du processus de consultation du PCC. Les préoccupations en matière de sécurité seront évaluées et des mesures d'atténuation seront mises en œuvre lorsqu'on procédera à l'officialisation de l'allée piétonnière. Au moment de l'approbation du projet d'aménagement concernant le 989, chemin Merivale (emplacement de L'Impériale), la Ville tâchera d'acquérir l'allée piétonnière auprès du promoteur en tant que condition d'approbation du projet d'aménagement. La Ville considérera par la suite la cession de la partie adjacente de l'allée piétonnière de 3,0 mètres de largeur au promoteur dans le cadre d'un échange de terrains avec celui-ci.

Figure 23 : Sentier du parc Alexander

5.0 STRATÉGIE DE CONCEPTION URBAINE DU PCC

La stratégie de conception urbaine prévoit des lignes directrices pour les futurs aménagements privés, les améliorations dans le secteur public le long du couloir routier et les initiatives de développement économique. Les politiques relatives aux rues principales traditionnelles du Plan officiel et les lignes directrices de conception approuvées par la Ville doivent être utilisées en parallèle avec ce PCC. Les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) sont particulièrement importants lorsque vient le temps d'établir les éléments de conception de la zone visée par le PCC afin d'accroître le sentiment de sécurité des gens qui vivront et travailleront dans le secteur et de ceux qui le visiteront. Les exigences de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) doivent être respectées pour tous les éléments de conception du secteur visé par le PCC. Les directives de conception établies dans les politiques, les règlements et les lignes directrices en vigueur s'appliquent, mais ne sont pas nécessairement reprises dans le présent PCC.

5.1 Thème conceptuel

La stratégie de développement économique élaborée dans le cadre du présent PCC (se reporter à la section 6.2) définit une nouvelle image pour la zone visée par le PCC, soit le village de Carlington. Elle présente également un thème de marketing s'appuyant sur les magasins d'alimentation ethnique et les restaurants établis le long de la rue. Ces facteurs ont eu une incidence sur les éléments du plan de démonstration du concept de rue complète (se reporter à la section 5.5.12), y compris les exemples d'appareils d'éclairage de rue et piétonniers, de panneaux d'orientation et de mobilier urbain, comme les bancs, les supports pour vélos, les poubelles et les grilles de protection pour les arbres. Lorsque le plan détaillé de rue complète sera élaboré, le thème conceptuel devra être pris en considération pour le choix des éléments de conception de l'accotement. Le thème conceptuel peut également être évoqué ou renforcé dans l'architecture des bâtiments dans le cadre de l'examen du Comité d'examen du design urbain de même que dans les installations d'art public définies par le personnel du Programme d'art public de la Ville. Les détails techniques concernant l'exploitation du thème seront précisés par les ressources créatives qui travailleront à la préparation, à la révision et à l'approbation des éléments de conception en temps opportun.

5.2 Forme bâtie et aménagement du site

L'objectif de la désignation de rue principale traditionnelle dans le Plan officiel est de créer un milieu convivial pour les piétons et le transport en commun qui se concrétisera par des projets des secteurs public et privé de conception raffinée. À cette fin, la réglementation relative à la zone de rue principale traditionnelle permet de s'assurer du respect des éléments essentiels en ce qui a trait aux aménagements donnant sur la rue, à l'aménagement du site selon le contexte et à la volumétrie des bâtiments. Cette réglementation précise notamment des hauteurs minimale et maximale pour les bâtiments et exige des bâtiments orientés sur la rue ainsi que des entrées actives et des vitrages d'immeubles actifs pour améliorer la forme urbaine de la rue. La zone de rue principale traditionnelle exige également que les espaces de stationnement soient situés en retrait de la rue et prescrit une transition de la hauteur des bâtiments lorsque de nouveaux aménagements sont contigus à des zones résidentielles R1 à R4 de sorte que les bâtiments respectent le contexte et l'échelle des projets d'aménagement résidentiels environnants.

Les retraits des projets d'aménagement exigés par rapport aux fils électriques au-dessus du sol le long du côté ouest du chemin Merivale présenteront un défi de conception unique, en raison du volume et de la forme des bâtiments à plusieurs étages qui se trouvent de ce côté de la rue. On désire voir des façades uniformes près de la rue, au niveau des étages inférieurs des bâtiments afin d'améliorer le

paysage de rue à l'échelle piétonnière. Le zonage de rue principale traditionnelle définit les retraits exigés pour les bâtiments en ce qui a trait aux fils électriques.

Par ailleurs, les lignes directrices de conception approuvées de la Ville d'Ottawa s'appliquent aux futurs projets d'aménagement dans la zone visée par le PCC et doivent être consultées dans le cadre de la préparation, de l'examen et de l'approbation des plans de conception des bâtiments et des plans d'implantation pour les nouveaux aménagements le long de la rue. Elles comprennent :

- **les Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles,** qui fournissent des directives qui complètent la trousse d'outils des éléments de conception pour la conception et l'examen des nouveaux aménagements le long de la rue;
- **les Lignes directrices sur l'aménagement de terrasses extérieures,** qui contiennent des directives sur la conception, la taille et l'emplacement des terrasses extérieures de même que sur la circulation autour de celles-ci.

Le zonage de rue principale traditionnelle, en parallèle avec les lignes directrices de conception, fournit une orientation qui fera en sorte que l'aménagement du chemin Merivale contribuera, avec le temps, à aider la zone visée par le PCC à devenir une rue principale urbaine dynamique pour les résidents de Carlington et les visiteurs d'autres parties de la ville.

5.2.1 Quartier résidentiel des vétérans

Le secteur des maisons des anciens combattants, au nord-est, est reconnu en tant que zone à caractère particulier le long du chemin Merivale (se reporter à la section 3.3.1, Secteurs caractéristiques). Le zonage de rue principale traditionnelle régit la forme bâtie des futurs aménagements intercalaires. En conséquence, les bâtiments qui seront construits pourraient présenter une superficie et une hauteur supérieures à celle des bâtiments actuels. Cependant, les nouveaux bâtiments doivent respecter le caractère des unités d'habitation de ce secteur de la zone visée par le PCC. Cela peut inclure des éléments comme les proportions des bâtiments (rapport entre les différentes caractéristiques des bâtiments), la répartition du volume (y compris la forme et les retraits), le rythme et le modèle de fenestration. Le style d'architecture devrait s'inspirer du patrimoine militaire de ce secteur de la zone visée par le PCC et le respecter (sans nécessairement le copier). Il pourrait aussi inclure, par exemple, des caractéristiques comme des couleurs et des éléments décoratifs autour des portes et des fenêtres de même que privilégier certains agencements de matériaux (se reporter à la figure 24).

5.3 Espaces urbains

Actuellement, il n'y a aucun parc ou espace public à surface dure le long du chemin Merivale dans la zone visée par le PCC. Le plan de démonstration du concept de rue complète illustre les emplacements le long du couloir où la largeur d'emprise permettrait d'aménager des espaces à surface dure et des aires paysagées dans le futur. Ces zones sont illustrées comme des bandes de terrain aménagées et boisées et certaines incluent des aires de repos extérieures. L'îlot de circulation situé à l'extrémité nord du chemin Merivale, près de l'intersection de l'avenue Carling, a été amélioré avec des platebandes qui sont entretenues par une association communautaire. Cette zone est candidate à la mise en œuvre d'améliorations supplémentaires, à titre de point d'entrée et de site d'art public (se reporter à la section 5.4 – Caractéristiques de l'aménagement des points d'entrée et art public). L'îlot gazonné formé par la section du chemin Merivale en forme de croissant (en face de la rue Thames) permettrait également d'améliorer l'aménagement paysager et d'installer de l'art public le long de l'emprise.

Figure 24 : Maisons des anciens combattants sur le chemin Merivale Source: Google Street View

Figure 25 : Espace public appartenant à des intérêts privés à l'intersection des rues Nepean et Kent, Source: Google Street View

D'autres occasions d'aménagement pourraient se présenter dans des espaces extérieurs semi-publics se trouvant sur des propriétés privées, comme des cours avant paysagées de futurs bâtiments et les terrasses de restaurants. Selon la taille des emplacements qu'il est proposé de réaménager, des espaces publics appartenant à des intérêts privés peuvent améliorer le paysage de rue et servir de lieux de rencontre extérieurs pratiques. On suggère l'intégration d'un espace public appartenant à des intérêts privés dans le futur aménagement du nœud de Kirkwood (se reporter à la section 4.2), à l'intersection du chemin Merivale et de l'avenue Kirkwood, mais il serait aussi possible d'inclure de tels espaces dans d'autres sites, selon l'échelle et la nature du réaménagement proposé.

Les espaces publics appartenant à des intérêts privés ressemblent à des miniparcs urbains ou à des petites places. Ils sont conçus pour être accueillants, accessibles et confortables. Ils sont entretenus par des propriétaires privés, mais sont souvent ouverts au public en tout temps. Une servitude de surface inscrite sur le titre de la propriété, en vigueur à perpétuité, fournit le fondement juridique autorisant le public à accéder à l'espace.

Les lignes directrices sur les espaces publics appartenant à des intérêts privés doivent comprendre les caractéristiques suivantes :

- des panneaux de signalisation intégrés à la conception de l'espace, précisant clairement le nom et l'adresse de l'espace en plus d'indiquer clairement qu'il est ouvert au public;
- au moins un côté de l'espace (de préférence les deux) doit être complètement ouvert sur la rue ou sur un sentier public;
- l'espace public appartenant à des intérêts privés doit avoir une forme régulière (p. ex. carrée ou rectangulaire) et le rapport entre sa longueur et sa largeur ne doit pas dépasser 2:1. Une forme irrégulière est possible si celle-ci renforce le lien de l'espace avec un espace vert plus grand ou avec l'environnement immédiat;
- l'espace doit être au même niveau que le trottoir et la rue adjacents, quoiqu'un léger dénivellement soit envisageable. Si un dénivellement est autorisé, il est obligatoire d'offrir un accès visible et direct à partir de la voie publique;

Figure 26 : Aménagement conceptuel de l'îlot de circulation de l'avenue Carling et du chemin Merivale

- l'espace doit être complètement accessible (en conformité avec la LAPHO);
- les clôtures, les barrières, les haies ou tout autre obstacle à l'entrée sont interdits;
- une bonne visibilité entre l'espace et les rues adjacentes est requise (mise en œuvre des principes PCAM);
- la portion au niveau du sol des immeubles avoisinants doit s'harmoniser avec les utilisations actives de l'espace, et les façades doivent présenter un fort degré de transparence (portes et fenêtres);
- l'espace doit être complètement à ciel ouvert, à l'exception des arbres et des parasols;
- les entrées de garage, les allées, les emplacements de stationnement et de chargement, les structures de ventilation, les équipements mécaniques et les aires de dépôt d'ordures y sont interdits. Un écran physique est requis dans le cas où ceux-ci seraient adjacents à l'espace;
- l'espace doit comprendre des installations de conception judicieuse, telles que différentes options pour s'asseoir, des poubelles et des bacs de recyclage, des stationnements pour vélos, de l'éclairage et des sources de courant électrique. Un équilibre entre les éléments paysagers naturels et construits est requis;
- pour favoriser la survie des arbres, il est recommandé de les planter dans des fosses contigües. Tous les arbres et arbustes ainsi que le tapis végétal doivent être irrigués.

Le propriétaire ou le demandeur est responsable de tous les coûts associés à la conception et à l'aménagement de l'espace public appartenant à des intérêts privés. Les propriétaires actuels et futurs sont responsables des coûts associés à l'entretien quotidien et à long terme et au renouvellement du cycle de vie de l'espace. Toute modification de l'espace ou de son caractère public, comme l'ajout de clôtures ou de barrières, le retrait de végétaux, d'éléments pour s'asseoir ou de signalisation indiquant que l'espace est ouvert au public et l'installation d'éléments visant à empêcher les gens de s'asseoir, sont interdits, sauf en ce qui concerne les exceptions approuvées par la Ville.

5.4 Caractéristiques de l'aménagement des points d'entrée et art public

Les caractéristiques d'un point d'entrée peuvent améliorer l'apparence du paysage de rue ainsi qu'aider à faire d'un endroit une destination unique et à renforcer la reconnaissance positive d'un secteur par le public. Ces caractéristiques peuvent prendre différentes formes, qu'elles soient traditionnelles (comme les portes d'arche surplombant la rue dans la Petite Italie ou le quartier chinois) ou encore qu'il s'agisse d'espaces rigoureusement paysagés ou de l'architecture unique d'un bâtiment dans des emplacements bien en vue ou très visibles le long de la rue. Il peut aussi s'agir d'installations d'art public.

Des œuvres d'art public pourraient être mises en place dans des endroits précis le long du chemin Merivale pour améliorer le paysage de rue, renforcer le sentiment d'appartenance au secteur et faciliter l'orientation. Dans le cadre du Programme d'art public de la Ville, des projets d'art public financés par la municipalité seront mis en œuvre dans la zone visée par le PCC. On déterminera l'emplacement des installations et les thèmes des œuvres en collaboration avec des groupes communautaires ou en tenant des concours de création.

Les œuvres d'art public doivent être adaptées à l'emplacement et évoquer la collectivité environnante. Les artistes dont les services sont retenus peuvent intégrer dans leur art des références à l'histoire locale, à la collectivité et au contexte social ainsi qu'à l'architecture et au milieu naturel et urbain. Les installations peuvent renforcer les caractéristiques d'un point d'entrée ou être un point d'entrée du secteur de rue principale. Les emplacements où des œuvres d'art public et des caractéristiques de point d'entrée pourraient être installés sont présentés à la figure 27, Plan de localisation des caractéristiques de point d'entrée et des œuvres d'art public. Ils incluent notamment les suivants :

- îlot de circulation à l'extrémité nord du chemin Merivale, près de l'intersection de l'avenue Carling;
- îlot de circulation formé par la rue en forme de croissant située du côté est du chemin Merivale (en face de la rue Thames);
- près de l'intersection de l'avenue Kirkwood et du chemin Merivale (nœud de Kirkwood);
- à la hauteur du passage pour piétons et vélos du sentier de la CCN, à l'extrémité sud de la zone visée par le PCC, près de la rue Caldwell.

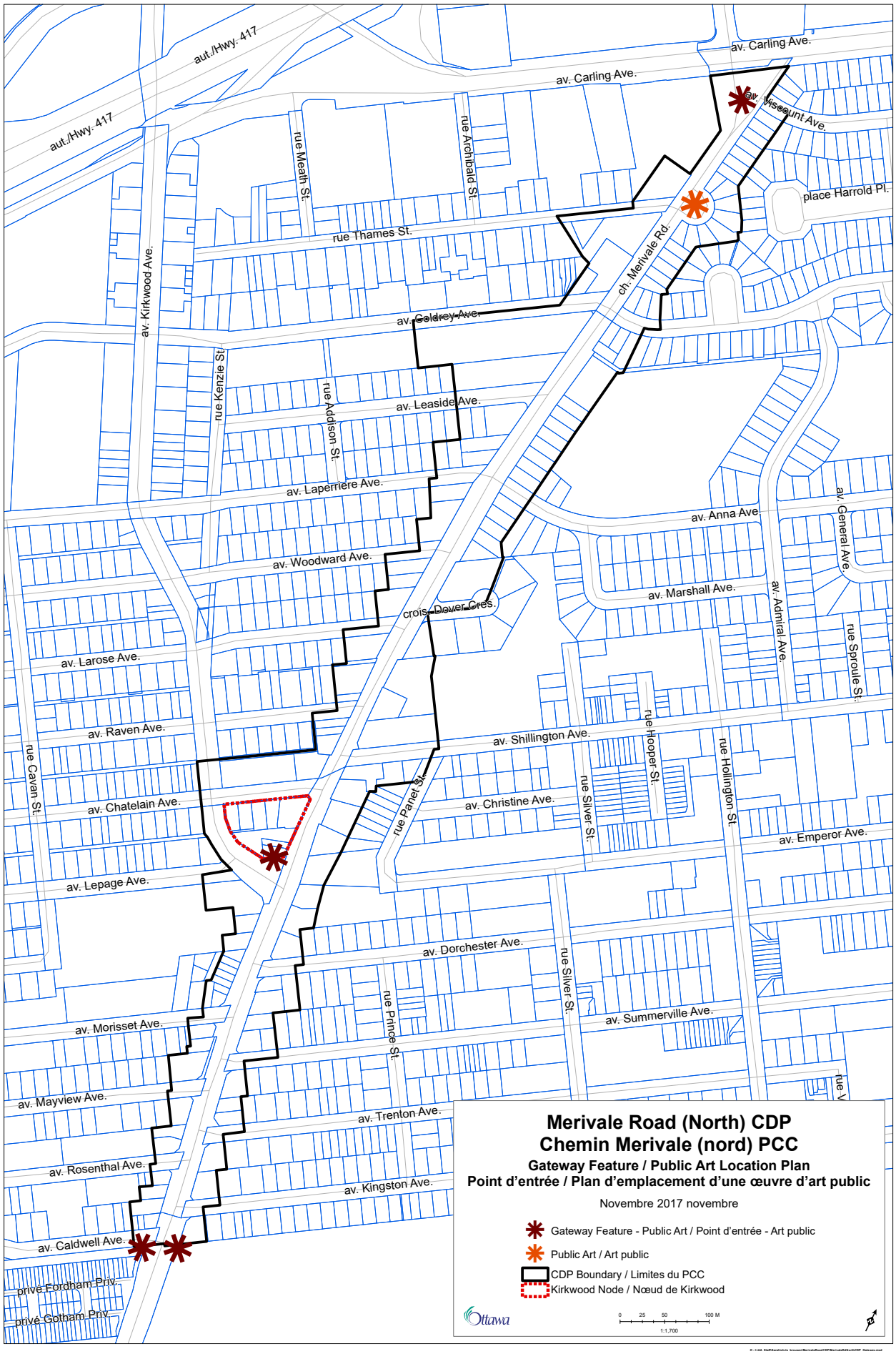


Figure 27 : Plan de localisation des caractéristiques de point d'entrée et des œuvres d'art public

5.5 Concept de rue complète

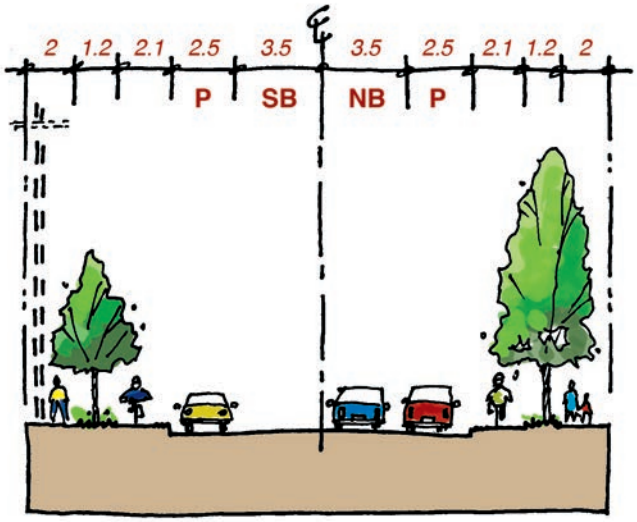
Les rues complètes sont planifiées, conçues, exploitées et entretenues de manière à favoriser des déplacements sécuritaires pour tous les usagers, qu'ils soient à pied, en vélo ou à bord de véhicules de transport en commun, de camions et d'automobiles. Ces rues sont adaptées à la fonction et au contexte de l'aménagement. En incluant un plan de démonstration du concept de rue complète dans le présent PCC, on vise à orienter les futurs processus de conception du couloir routier lorsque d'importants projets de renouvellement de l'infrastructure nécessiteront la réfection de la totalité du chemin Merivale ou d'une partie importante de celui-ci.

L'environnement actuel du chemin Merivale ressemble typiquement à celui de beaucoup d'artères, où la conception et la fonction de la rue sont axées sur la circulation automobile. Plus particulièrement, la largeur, l'emplacement et l'état des trottoirs posent un défi le long du chemin Merivale, et il n'y a aucune installation cyclable sécuritaire. En 2016, le Conseil a approuvé les lignes directrices sur les rues complètes. Les lignes directrices sur les niveaux de service multimodaux réorganisent les priorités en ce qui a trait aux modes de transport le long des rues importantes lorsque celles-ci font l'objet d'une réfection. La plus haute priorité est ainsi accordée aux piétons et aux cyclistes, suivis du transport en commun, des camions et des automobiles au dernier rang. Quatre options de conception de rue complète ont été analysées au moyen des lignes directrices sur les niveaux de service multimodaux afin de déterminer la stratégie de conception qui optimise le mieux la hiérarchie des modes de transport de la rue.

5.5.1 Options de conception en section transversale

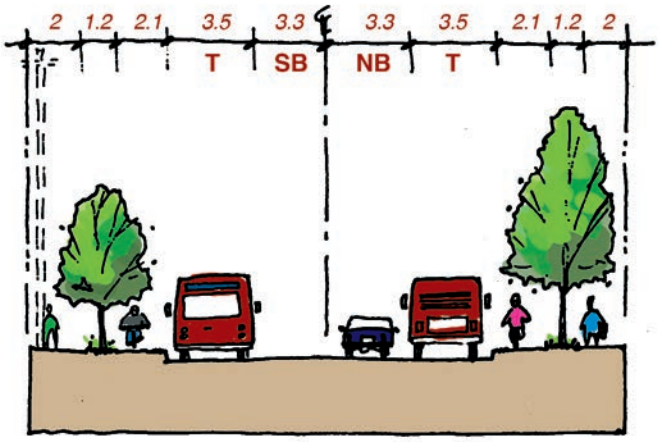
Dans le cadre du processus d'étude du PCC du chemin Merivale, quatre options de section transversale ont été envisagées pour la conception d'une rue complète, soit :

Option 1 – Deux voies partagées/stationnement des deux côtés



P = PARKING / STATIONNEMENT
NB = NORTH BOUND / EN DIRECTION NORD
SB = SOUTH BOUND / EN DIRECTION SUD

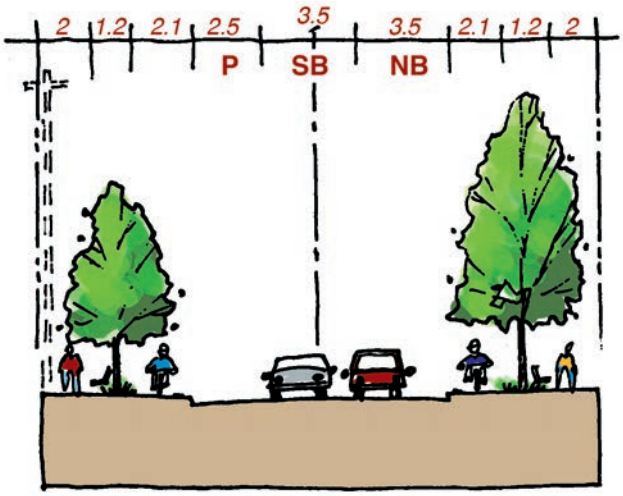
Option 2 – Deux voies partagées/deux voies réservées en priorité au transport en commun



T = TRANSIT LANE
VOIE RÉSERVÉE AU TRANSPORT EN COMMUN

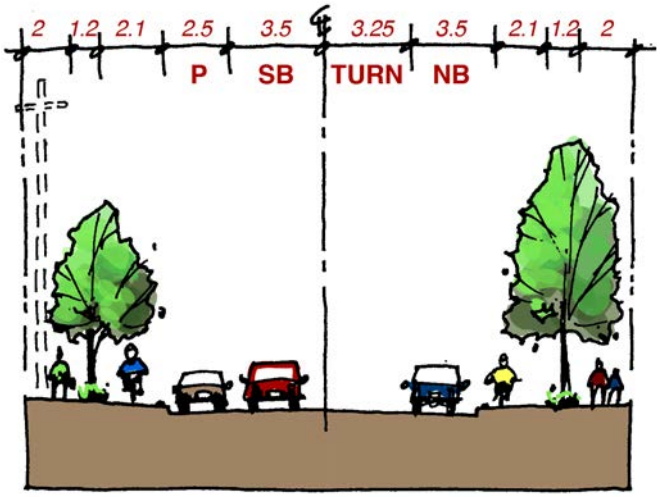
NB = NORTH BOUND / EN DIRECTION NORD
SB = SOUTH BOUND / EN DIRECTION SUD

Option 3 – Deux voies partagées/stationnement d'un seul côté



P = PARKING / STATIONNEMENT
NB = NORTH BOUND / EN DIRECTION NORD
SB = SOUTH BOUND / EN DIRECTION SUD

Option 4 – Deux voies partagées/stationnement d'un seul côté/voie centrale pour le virage à gauche



P = PARKING / STATIONNEMENT
NB = NORTH BOUND / EN DIRECTION NORD
SB = SOUTH BOUND / EN DIRECTION SUD
TURN = TURNING LANE / VOIE DE VIRAGE

Les quatre options comprennent d'importants éléments de conception de rue complète, notamment :

- conception donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes;
- trottoirs larges éloignés de la rue;
- Installations cyclables adjacentes à la rue;
- mesures assurant la priorité au transport en commun par autobus;
- nouvel aménagement de l'accotement (espaces à surface dure et aires paysagées);
- options pour le stationnement sur rue;
- nombre de voies réservées aux véhicules réduit de quatre à deux.

À la suite de la séance d'information publique de mars 2017, où les options préliminaires de section transversale ont été présentées, une étude d'impact sur les transports (EIT) a été préparée. Cette étude portait sur l'efficacité de chacune des quatre options en 2031 en ce qui a trait aux répercussions sur la circulation des piétons, des cyclistes, des véhicules motorisés et des véhicules de transport en commun durant l'heure de pointe du matin. L'EIT (présentée séparément) a guidé le choix de l'option et des éléments privilégiés en ce qui a trait au plan de démonstration du concept de rue complète. L'option 2 — qui inclut deux voies partagées pour les véhicules motorisés et deux voies réservées en priorité au transport en commun avec stationnement à l'extérieur des heures de pointe — offre le meilleur équilibre pour la future conception en tenant compte de tous les modes de transport. C'est cette option qui a été utilisée pour préparer le plan de démonstration du concept de rue complète du présent PCC. En voici les grandes lignes :

Niveau de service amélioré pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun :

- trottoirs larges éloignés de la rue;
- ajout de nouvelles voies cyclables hors rue;
- optimisation de la durée des trajets des véhicules de transport en commun et du nombre de passagers;
- ajout de places de stationnement sur le côté ouest (en dehors des heures de pointe, dans la voie réservée au transport en commun);
- ralentissement de la circulation automobile.

Amélioration de l'aspect et de l'atmosphère du paysage urbain :

- ajout de nouveaux espaces paysagés, de mobilier urbain et d'appareils d'éclairage décoratifs.

5.5.2 Marche

Environ 14 750 résidents de Carlington demeurent à une distance de marche du chemin Merivale et vivent dans un rayon de 800 m de la zone visée par le PCC. Les trottoirs de beaucoup de rues du secteur communiquent avec le chemin Merivale (se reporter à la figure 4, Réseau piétonnier, à la section 2.8.1). Le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa oriente le choix de l'emplacement des trottoirs de la Ville. Il précise qu'il faut un nouveau trottoir de 400 m, du côté nord de l'avenue Shillington, du chemin Merivale jusqu'à la rue Hollington, entre 2026 et 2031. De plus, dans le cadre du présent PCC, on recommande l'aménagement d'un nouveau trottoir du côté sud de l'avenue Chatelain, dans le contexte du réaménagement de la section du nœud de Kirkwood faisant face à cette avenue.

Actuellement, le chemin Merivale est doté de trottoirs de chaque côté. Cependant, l'emplacement du trottoir qui est situé directement à côté de la partie du chemin Merivale affectée à la circulation de même que les mauvaises conditions de la surface du trottoir à certains endroits font en sorte que certains résidents ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils empruntent ce trottoir. Par ailleurs, les poteaux des services publics bloquent partiellement le trottoir à environ 16 endroits du côté ouest de la rue, entre les avenues Mayview et Larose, nuisant gravement à la mobilité des personnes qui utilisent un fauteuil roulant ou une marchette à roulette ou un autre type d'aide à la mobilité. La largeur libre entre le poteau et le bord du trottoir est d'aussi peu que 0,7 mètre (28 pouces) à certains endroits (se reporter à la figure 29). Les exigences de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) doivent être respectées pour tous les éléments de conception dans le secteur visé par le PCC.

Le plan de démonstration du concept de rue complète illustre le futur emplacement du trottoir, le long du côté extérieur de l'emprise, dont la largeur minimale sera de 2,0 mètres (là où l'emprise le permettra). Par ailleurs, si possible, les trottoirs seront séparés des pistes cyclables par des arbres, une chaussée texturée et du mobilier urbain.

Figure 28 : Croquis de rue complète

Les trottoirs seront situés à l'écart de la chaussée, ce qui contribuera au sentiment de sécurité et de confort des utilisateurs. Par ailleurs, à mesure que les propriétés environnantes seront réaménagées, les trottoirs donneront sur les entrées principales des bâtiments le long de la rue. Les poteaux des services publics seront déplacés à l'extérieur de la partie du trottoir où circulent les piétons au moment de la réfection de la rue.

En outre, afin d'améliorer la mobilité des piétons, la largeur des intersections des rues locales traversant le chemin Merivale a été diminuée à 7 mètres dans le plan de démonstration afin de réduire la distance de traversée et de favoriser le ralentissement des véhicules qui s'engagent dans des rues secondaires. Le chemin Merivale présente actuellement un passage pour piétons à l'intersection de l'avenue Mayview. Les emplacements des nouveaux passages pour piétons sont illustrés dans le plan de démonstration. Ils se trouvent près des intersections des avenues Woodward et Viscount afin d'améliorer la connectivité dans le quartier et la sécurité des piétons.

Le passage pour piétons de l'avenue Woodward permettra aux piétons de traverser entre les feux de circulation des avenues Shillington et Laperriere. Ce passage rejoint le côté est du chemin Merivale, près de l'allée piétonne du parc Alexander et du centre communautaire (se reporter à la section 4.4). Il permettrait également de rejoindre le secteur ouest de Carlington si un passage pour piétons était installé à l'ouest, traversant l'avenue Kirkwood.

Figure 29: Trottoirs obstrués

Le passage pour piétons de l'avenue Viscount permettra de traverser la longue voie de virage à droite menant vers l'est sur l'avenue Carling et de rejoindre l'îlot de circulation et le sentier menant à l'arrêt d'autobus de même que les feux de circulation à l'intersection du chemin Merivale et de l'avenue Carling. Par l'intermédiaire d'une consultation publique, la collectivité a demandé un troisième passage pour piétons, à l'intersection de la rue Thames. Cet emplacement a été pris en considération par l'équipe de projet, mais n'a pas été recommandé en raison des critères de conception des passages pour piétons en vigueur au moment de la préparation du PCC.

Bien que cet emplacement ne fasse pas partie de la zone visée par le PCC, une consultation publique a permis d'établir qu'un passage pour piétons devrait être installé près de l'intersection des avenues Larose et Kirkwood afin d'offrir un point de passage sécuritaire aux piétons qui arrivent de l'ouest et se dirigent vers le chemin Merivale.

La conception des passages pour piétons des avenues Woodward et Viscount devra être conforme aux figures 30 et 31, respectivement. Tous les futurs passages pour piétons et leur conception devront être revus et approuvés par la Direction de la gestion de la circulation de la Ville.

5.5.3 Cyclisme

Le chemin Merivale est désigné piste cyclable sur route dans l'annexe C du Plan officiel d'Ottawa et circuit principal dans la carte 1 (Plan du réseau urbain de pistes cyclables principales) du Plan directeur des transports. Il n'y a actuellement aucune installation cyclable désignée (bâtie) le long du chemin Merivale, et les cyclistes doivent se déplacer dans une circulation mixte avec les véhicules. Les cyclistes sont donc peu nombreux à emprunter le chemin Merivale. Il y a une exception, soit le sentier polyvalent de la Ferme expérimentale de la CCN, à l'intersection du chemin Merivale et de l'avenue Caldwell (se reporter à la figure 5, Réseau cyclable, à la section 2.8.1.)

Afin d'améliorer les conditions pour les cyclistes dans l'avenir, le plan de démonstration du concept de rue complète intègre des voies cyclables le long de l'accotement contigu au trottoir, des deux côtés du chemin Merivale. L'ajout de ces voies cyclables améliorera beaucoup la capacité d'utiliser le chemin Merivable comme itinéraire cyclable. De plus, le concept d'intersection protégée sera introduit dans le cadre de la réfection de la rue afin d'améliorer les conditions pour les cyclistes aux intersections le long du couloir. La largeur visée pour les voies cyclables est d'au moins 1,8 mètre,

plus une largeur de 0,3 mètre contigüe à la bordure, pour un total de 2,1 mètres. À certains endroits, comme la largeur de l'emprise routière actuelle est limitée, la largeur des voies cyclables sera inférieure à la largeur cible (se reporter à la section 5.5.12.4). Les conditions de ces emplacements seront passées en revue dans le cadre des projets de réfection, selon l'emprise disponible à ce moment.

Bien que cet emplacement ne fasse pas partie de la zone visée par le PCC, une consultation publique a permis d'établir qu'à l'occasion de projets de réfection routière à venir, il faudrait ajouter des voies cyclables le long du chemin Merivale, du sud de l'avenue Caldwell jusqu'au chemin Baseline, pour améliorer la connectivité.

5.5.4 Transport en commun

Actuellement, les autobus empruntent des voies partagées avec d'autres véhicules motorisés pour circuler sur le chemin Merivale. En 2019, des voies réservées en priorité au transport en commun seront ajoutées sur le chemin Merivale. Pour ce faire, on convertira les voies en bordure de chaussée, du chemin Baseline jusqu'à l'avenue Carling, dans le cadre du projet de mesures assurant la priorité aux transports en commun sur le chemin Merivale. Les voies réservées en priorité au transport en commun seront opérationnelles dans les deux directions aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Quatre options de section transversale ont été envisagées pour le concept de rue complète pendant la préparation de l'étude d'impact sur les transports. C'est l'option qui comprend des voies réservées en priorité au transport en commun qui a été recommandée, parce qu'en plus de permettre l'aménagement d'une rue complète, cette option permet d'offrir un service d'autobus plus rapide, d'améliorer la fiabilité du service, de réduire les conflits de mouvement entre véhicules et autobus et de presque doubler la capacité d'achalandage du transport en commun le long de ce couloir.

La plupart des arrêts d'autobus situés dans le secteur visé par le PCC ont un volume de paiements par carte PRESTO au moyen de laissez-passer pour aînés et de laissez-passer communautaires correspondant à 15 % des paiements de tout le réseau. Toutefois, plusieurs de ces arrêts n'ont pas de banc accessible ni de plateforme d'arrêt d'autobus accessible. Avant ou durant l'étape de conception et de construction de la rue complète, on entreprendra un examen de l'emplacement des arrêts d'autobus afin d'y apporter des améliorations, notamment en ce qui concerne l'accessibilité, le placement des arrêts et les caractéristiques des abribus.

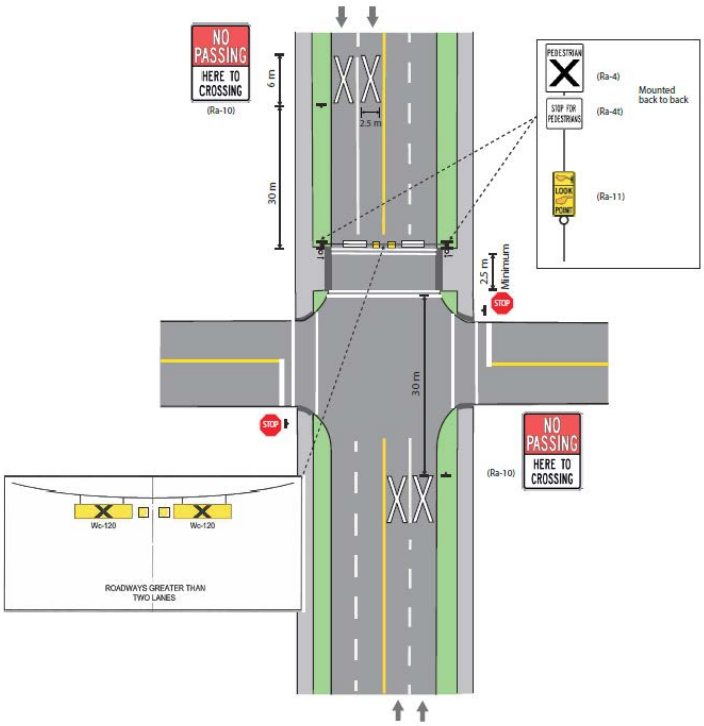


Figure 30 : Modèle de passage pour piétons « A » pour l'avenue Woodward

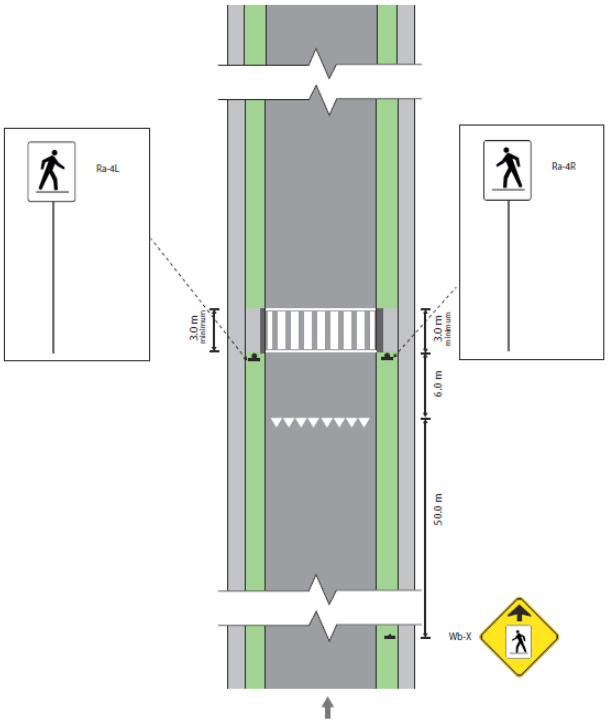


Figure 31 : Modèle de passage pour piétons « D » pour l'avenue Viscount

5.5.5 Automobiles

Actuellement, les autobus et les automobiles se partagent quatre voies de circulation mixte sur le chemin Merivale. Le plan de démonstration du concept de rue complète combine la circulation des voitures et des camions dans deux voies (une en direction nord et l'autre en direction sud). Cette configuration entrera en vigueur sur le chemin Merivale avant la mise en œuvre du concept de rue complète dans le cadre du projet de mesures assurant la priorité aux transports en commun 2018-2019. L'étude des répercussions sur la circulation a permis l'analyse de la capacité des intersections avec feux de circulation le long du couloir, selon les conditions de circulation actuelles et futures. Les résultats de cette analyse indiquent que les intersections avec feux de signalisation de la zone visée par le PCC offrent actuellement des niveaux de service acceptables, à l'exception de l'intersection de l'avenue Carling, qui dépasse sa capacité théorique durant l'heure de pointe de l'après-midi la fin de semaine. Les résultats indiquent également que les intersections à l'intérieur de la zone visée par le PCC offriraient des niveaux de service acceptables avec deux voies partagées pour les véhicules motorisés dans les conditions de circulation futures. Une source d'inquiétude qui revenait souvent pendant la consultation publique était la vitesse excessive de certains véhicules sur le chemin Merivale. Le fait de regrouper la circulation des véhicules motorisés dans deux voies partagées fournira une capacité suffisante tout en ralentissant la circulation.

5.5.6 Aménagement paysager de l'emprise

Les arbres et le mobilier urbain disposés sur l'emprise jouent un rôle important pour véhiculer la nouvelle identité du quartier et contribuer à bâtir l'image de marque de la zone visée par le PCC. Les arbres, tout particulièrement, contribueront à faire paraître le couloir plus étroit, ce qui modèrera la vitesse de la circulation, étant donné que les conducteurs réduisent instinctivement leur vitesse dans des rues plus étroites. De plus, les arbres de rue aideront à définir l'emplacement de l'accotement et fourniront des bienfaits pour la santé, notamment en favorisant la santé physique et mentale. Ils offriront également un précieux ombrage pendant les canicules, réduiront la perception du temps d'attente des usagers du transport en commun. Les arbres de rue permettront, aussi, de mieux calculer les distances pour les véhicules en déplacement.

Le chemin Merivale et les rues secondaires perpendiculaires devraient être bordés d'arbres, comme l'illustre le plan de démonstration (annexe B). Les arbres ont besoin d'un important volume de terre pour s'épanouir. Ainsi, pour appuyer la saine croissance des arbres, la largeur minimale des bandes de terrain aménagées doit être de 2 mètres, en présence de conditions de sol optimales. Lorsque la bande de terrain aménagée est étroite, il faut créer des chambres de plantation sous la chaussée afin d'éviter le compactage et de permettre la circulation de l'air dans le sol. Il faut calculer 25 mètres cubes de terre par arbre et, si possible, intégrer plus d'un arbre dans les tranchées continues. Les détails sur la plantation d'arbres doivent inclure des mesures d'atténuation relatives à l'infiltration du sel de voirie. Des anneaux d'irrigation des pelotes racinaires doivent être utilisés pour favoriser la croissance des racines en profondeur et rendre les arbres plus résistants aux sécheresses. Les espèces d'arbres et l'emplacement choisi ne doivent pas nuire aux services publics en surface et souterrains. Il faudra notamment veiller à planter de petites espèces compactes à proximité des fils aériens du côté ouest du chemin Merivale, conformément aux lignes directrices sur la plantation d'Hydro Ottawa.

5.5.7 Mobilier urbain

Par mobilier urbain, on désigne les bancs, les poubelles, les supports pour vélos, les panneaux d'orientation, les bornes de protection et les lampadaires. Outre le fait que chaque élément doive être en bon état de service, les éléments doivent former un ensemble en ce qui a trait à l'harmonie de la conception et des couleurs afin de contribuer à établir l'image de marque de « village ». L'ensemble de mobilier urbain doit refléter ou garder le style des bancs en fer à lattes et des lampadaires pour piétons de type lanterne, tous deux de couleur noire, que l'on trouve sur l'avenue Carling, près de l'intersection avec le chemin Merivale. Cette stratégie assurera l'uniformité de la conception et contribuera à marquer l'entrée au nord de la zone visée par le PCC.

Les figures 32 à 36 illustrent des styles de mobilier urbain et de lampadaires envisagés pour la zone visée par le PCC, dans le but de faire ressortir la thématique de village recherchée. Le style final du mobilier urbain sera établi en fonction des options approuvées au moment où il s'avèrera nécessaire de procéder à une importante réfection de l'infrastructure et de reconstruire la rue et l'accotement. L'emplacement des supports à anneaux et à poteaux pour les vélos doit être établi en fonction des destinations les plus populaires, comme les cafés, les commerces de détail, les entreprises de services, etc. La conception et la disposition du mobilier urbain doit être conforme aux exigences de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO).

Figure 33 : Exemple de poubelle

Figure 32 : Exemple de banc

Figure 34 : Exemple de corset et de grille de protection pour les arbres

Figure 35 : Exemple de support pour vélos

Figure 36 : Exemple d'abribus

5.5.8 Panneaux d'orientation

Les panneaux d'orientation devront respecter la thématique de village de la zone visée par le PCC. Ils devront être situés à des points de décision clés pour les piétons et les cyclistes afin de les aider à naviguer entre les points d'intérêt à l'intérieur et au-delà de la zone visée par le PCC. Il pourrait s'agir de destinations comme des parcs, des centres communautaires et le Centre de santé communautaire Carlington, de même que des commerces et des restaurants locaux. La figure 37 présente un exemple de panneau d'orientation qui pourraient être utilisé dans la zone visée par le PCC.

5.5.9 Éclairage de rue et piétonnier

Le style d'éclairage piétonnier recommandé pour la zone visée par le PCC s'inspirera des lampadaires pour piétons de type lanterne et des luminaires noirs qu'on retrouve sur l'avenue Carling, près de l'intersection avec le chemin Merivale. Bien que le style des lampadaires soit la principale caractéristique qu'on remarquera, il faut prendre en considération d'importants facteurs dans le futur plan d'éclairage, comme l'espacement des lampadaires ainsi que la couleur et l'intensité de la lumière, tout en veillant à éviter l'éblouissement. Des lampadaires plus hauts seront prévus afin d'offrir un éclairage adéquat de la chaussée pour les véhicules, et des lampadaires pour piétons viendront combler les vides. Ils seront attrayants visuellement et assureront un éclairage uniforme sur les trottoirs. Il est également important que le spectre chromatique de l'éclairage des lampadaires pour piétons soit confortable pour l'œil humain et qu'il permette la distinction des couleurs. Un exemple du style d'éclairage piétonnier envisagé pour la zone visée par le PCC est illustré à la figure 38. Les poteaux installés doivent être munis de bras de support, lesquels serviront à annoncer la programmation communautaire. Ces bras doivent par ailleurs présenter une capacité de charge suffisante pour qu'on puisse y accrocher des paniers de fleurs.

5.5.10 Gestion de la circulation locale

Durant le processus de consultation publique, certains membres de la collectivité ont exprimé leur préoccupation en ce qui a trait à une possible augmentation de la circulation automobile dans les rues du secteur lors de la future mise en œuvre de la conception de rue complète. Le plan de démonstration du concept de rue complète illustre les modifications proposées à la conception en réponse à ces préoccupations. Les approches en matière de gestion de la circulation locale (GCL) employées dans le plan de démonstration incluent la réduction de la largeur de la chaussée à 7 mètres aux intersections des rues locales avec le chemin Merivale de même que la réduction du rayon des bordures aux mêmes intersections afin de contribuer à ralentir la circulation. Aux endroits où les rues transversales locales présentent une piste cyclable sur route, la conception inclura des mesures d'atténuation visant à accommoder les cyclistes, comme des avancées de trottoirs cyclables. De plus, aux endroits où il n'y a pas de terre-pleins au centre de la rue, la signalisation interdisant le virage à gauche des véhicules (du chemin Merivale vers les rues locales) demeurera en vigueur afin de réduire la circulation de

transit automobile. Lorsqu'on entreprendra la conception de rue complète détaillée dans l'avenir, un plus vaste examen des questions relatives à la gestion de la circulation sera mené, et d'autres mesures de conception pourront être mises en œuvre, conformément aux Lignes directrices sur la GCL et en fonction des facteurs d'utilisation des terrains en vigueur à ce moment.

5.5.11 Normes de conception

Les normes de conception suivantes ont été examinées dans le cadre de la préparation du plan de démonstration du concept de rue complète. Elles appuieront également les futures conceptions fonctionnelles et détaillées au moment de la réfection du chemin Merivale (s'il y a assez d'espace sur l'emprise et dans le respect de toute nouvelle norme qui pourrait s'appliquer).

Trottoirs : Les trottoirs doivent être faits de béton et présenter une largeur dégagée d'au moins 2 mètres (c'est-à-dire sans aménagement paysager, lampadaire, poteau des services publics, banc, panneau de signalisation et autre mobilier urbain). Afin d'améliorer la sécurité et l'orientation des piétons, les passages pour piétons aux intersections seront également faits de béton. On viendra ainsi mettre en évidence l'emplacement du trottoir avec un matériau différent.

Voies cyclables : Les voies cyclables doivent être asphaltées et présenter une largeur dégagée d'au moins 1,8 mètre, plus 0,3 mètre pour l'ouverture des portes des voitures, pour un total de 2,1 mètres. Les passages pour piétons seront définis par des lignes vertes peintes sur l'asphalte. Lorsque possible, les voies cyclables passeront derrière les arrêts d'autobus et les abribus afin de réduire les risques de conflit avec les piétons qui utilisent le transport en commun. De plus, les rues qui croisent le chemin Merivale devront présenter des intersections protégées. On envisagera la coloration de l'asphalte des voies cyclables pour réduire l'impact visuel de l'ajout d'une largeur supplémentaire d'asphalte contigüe à la chaussée.

Largeur des voies pour véhicules : Les voies de circulation partagées pour véhicules motorisés présenteront une largeur minimale de 3,3 mètres et les voies réservées en priorité

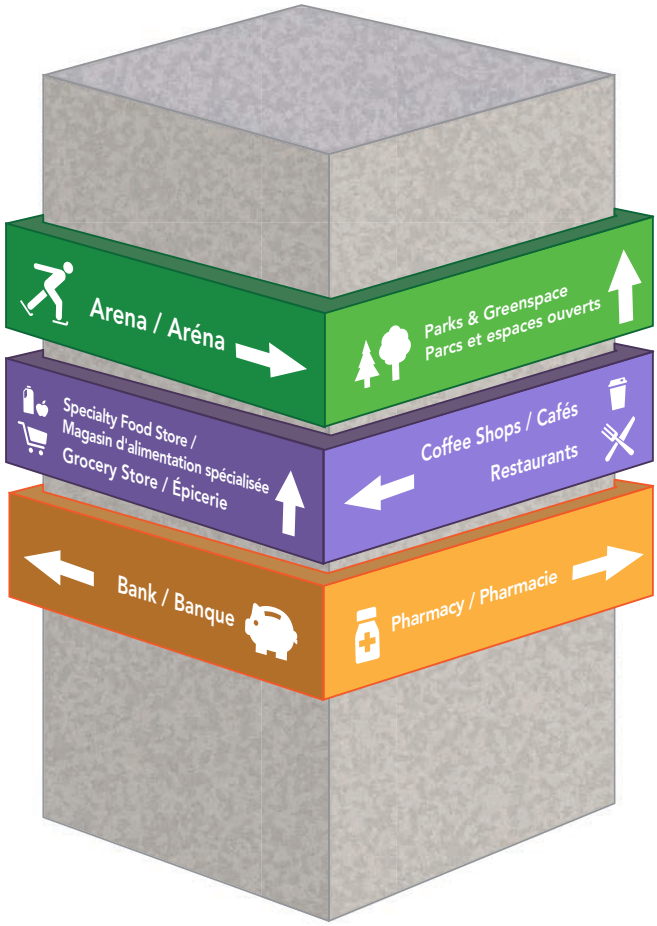


Figure 37 : Exemple de panneau d'orientation

Figure 38 : Exemple de lampadaire et de luminaire piétonnier

au transport en commun avec stationnement à l'extérieur des périodes de pointe, une largeur minimale de 3,5 mètres.

Arrêts du transport en commun : Au moment où le chemin Merivale sera reconstruit, on devra profiter de l'occasion pour améliorer les arrêts d'autobus au moyen de nouveaux abribus et de nouvelles caractéristiques du transport en commun (p. ex. l'ajout de bancs). Toute caractéristique comprise dans les conceptions fonctionnelles et détaillées futures doit respecter les spécifications de conception en place à ce moment-là, et doit être intégrée aux consultations avec OC Transpo. À tous les arrêts d'autobus, une plateforme d'arrêt d'autobus de 15 m (1,8 m de largeur) doit être aménagée le long de la bordure de rue et mesurée depuis le panneau de l'arrêt d'autobus. Lorsqu'un arrêt d'autobus se trouve au-delà d'un passage pour piétons ou d'une allée piétonnière, il faut respecter une distance minimale de 20 m entre l'extrémité du passage pour piétons et l'emplacement du panneau d'arrêt d'autobus. L'emplacement futur des allées piétonnières sera examiné à la lumière de cette exigence du transport en commun.

5.5.12 Plan de démonstration

En incluant un plan de démonstration du concept de rue complète dans le présent PCC, on vise à orienter les éléments de conception du futur réaménagement du chemin Merivale, lorsque d'importants projets de renouvellement de l'infrastructure prendront place et qu'on procèdera à la réfection de la rue. Les illustrations fournies sont conceptuelles et seront révisées au moment de l'élaboration des plans de conception fonctionnelle et détaillée, y compris des éléments comme les secteurs aménagés, les passages pour piétons et les arrêts d'autobus. Lorsque viendra le temps d'élaborer le plan détaillé du projet, de nouvelles normes de conception des rues et des intersections, du mobilier urbain et des accotements pourraient être en vigueur, et elles auront alors préséance sur les normes qui sont présentées dans le plan de démonstration.

5.5.12.1 Création d'une destination unique

Le tronçon du chemin Merivale qui traverse la zone visée par le PCC est désigné à la fois comme rue principale traditionnelle et couloir de transport en commun prioritaire. Ces deux désignations ne sont pas mutuellement exclusives, mais elles présentent différentes caractéristiques, et le plan de démonstration cherche à établir un équilibre entre ces caractéristiques par la mise en place d'éléments de rue complète. En termes plus concrets, une rue principale vise essentiellement à être une destination de choix, tandis qu'un couloir de transport en commun prioritaire accorde la priorité à l'efficacité des déplacements et à la capacité du transport en commun dans le couloir visé.

Le plan de démonstration vise principalement à modifier la nature du chemin Merivale de manière à offrir une expérience plus confortable aux piétons, ce qui contribuera à attirer non seulement des clients régionaux, mais aussi à faire de l'endroit une aire d'agrément de quartier. Cette transformation de la nature du chemin Merivale représente une occasion exceptionnelle pour les propriétaires le long du couloir et elle améliorerait le quartier Carlington, qui présente déjà de nombreux éléments stratégiques comme des parcs, des centres communautaires, des écoles et des lieux de culte.

5.5.12.2 Des accotements qui définissent la rue

En ce qui concerne le choix et la disposition des éléments des accotements dans le plan de démonstration, il s'agit d'une illustration conceptuelle de la façon dont un paysage de rue amélioré peut servir de catalyseur et créer un cadre positif pour une rue principale confortable et axée sur les piétons. Le paysage de rue peut améliorer le niveau de confort des piétons et des cyclistes et le cachet de la rue, entre autres grâce à des bâtiments réaménagés et à l'élimination du stationnement en vue, ce qui à long terme continuera de rehausser le caractère unique de l'endroit. Le plan de démonstration illustre les espaces de stationnement et les bâtiments actuels, mais au fil du réaménagement, le stationnement en vue sera réduit et la bande de terrain aménagée de l'accotement sera de plus en plus continue.

5.5.12.3 Principales intersections

Le plan de démonstration complet, illustrant le tronçon du chemin Merivale qui traverse la zone visée par le PCC, est présenté à l'annexe B. Les figures 39 à 44 présentent la stratégie de conception de rue complète pour les principales intersections le long du couloir. Dans le cadre d'une consultation publique, on a déterminé que la voie de virage unidirectionnelle à l'angle du chemin Merivale menant à l'avenue Carling en direction est était l'un des endroits où certains automobilistes ne cédaient pas le passage aux piétons. La conception de cette intersection doit être réexaminée au moment de finaliser la conception détaillée de cette intersection.

Figure 39 : Intersection de l'avenue Carling

Figure 40 : Intersection de l'avenue Woodward

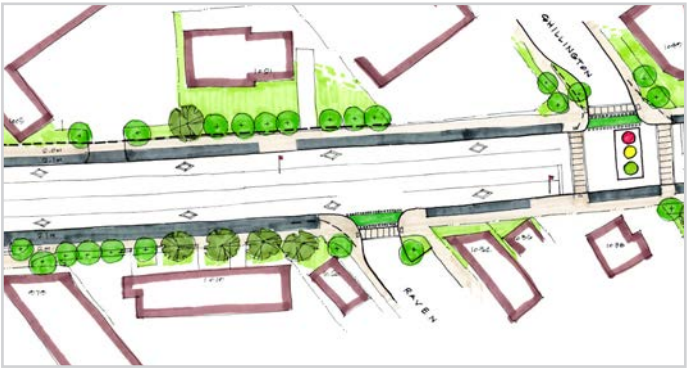


Figure 41 : Intersection de l'avenue Raven

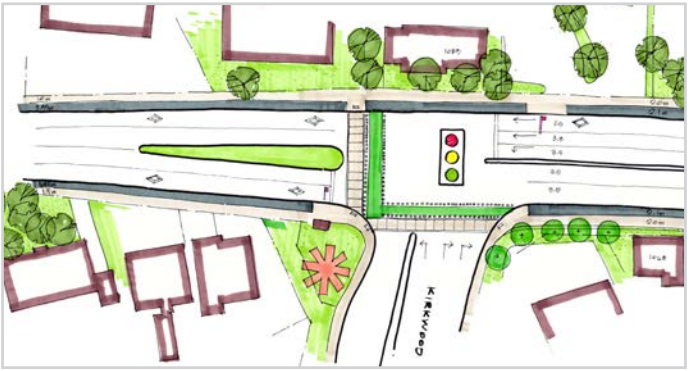


Figure 42 : Intersection de l'avenue Kirkwood

Figure 43 : Intersection de l'avenue Morisset

Figure 44 : Intersection de l'avenue Caldwell

5.5.12.4 Secteurs dont la largeur de l'emprise routière est limitée

Dans certaines sections du chemin Merivale, la largeur de l'emprise est limitée et cela pourrait avoir des conséquences sur la capacité de respecter les largeurs cibles pour les trottoirs et les voies cyclables. De plus, dans les sections à l'emprise routière limitée, à certains endroits, la largeur utile des trottoirs et des voies cyclables peut se trouver légèrement réduite par les poteaux des services publics et les panneaux de signalisation disposés le long de ces installations. Bien que ces emplacements à la largeur restreinte ne soient pas jugés dangereux, les trottoirs et les voies cyclables pourraient être élargis, selon l'emprise disponible et les normes en vigueur au moment du futur réaménagement de la rue. Toutefois, l'ajout de voies de virage à gauche et/ou des terre-pleins à certains endroits pourrait réduire la largeur de l'emprise disponible pour certains éléments de la conception de rue complète.

Au moment de la future mise en œuvre de la conception détaillée, une évaluation de toute largueur supplémentaire d'emprise qui aura pu être acquise sera réalisée, et on déterminera la meilleure utilisation du terrain, y compris, mais sans s'y limiter, les besoins d'améliorations pour appuyer la marche, le cyclisme, le transport en commun et l'aménagement paysager. Sont présentés ci-après les endroits d'une largeur restreinte illustrés sur le plan de démonstration :

1. Une section de 65 mètres entre les avenues Morisset et Dorchester, qui présente un mur de soutènement construit sur l'emprise du côté ouest du chemin Merivale. Bien que l'emprise soit plus large dans cette partie de la rue, le positionnement du mur de soutènement réduit la largeur disponible à environ 25 mètres. Le plan de démonstration illustre un rétrécissement du terre-plein actuel à 0,6 mètre dans cette section pour libérer de l'espace supplémentaire des deux côtés de la rue afin de permettre une largeur de 1,5 mètre pour les trottoirs et de 2,0 mètres pour les voies cyclables. Si un terre-plein plus large est requis dans le cadre d'un futur projet de réfection de la rue, on devra envisager de reconstruire le mur de soutènement (d'une façon qui continuera de permettra aux piétons d'accéder aux propriétés adjacentes). Une autre solution serait d'élargir l'emprise préalablement aux travaux de réfection de la rue afin de permettre des trottoirs et des voies cyclables pleine largeur, si, par exemple, la propriété située au 1107, chemin Merivale était réaménagée et que la Ville obtenait le droit d'élargir la rue au cours du processus d'approbation du projet d'aménagement.

2. Une section de 10 mètres au nord de l'intersection de l'avenue Kirkwood, où une partie de l'emprise adjacente à la propriété située au 1061, chemin Merivale réduit la largeur disponible à environ 20,5 mètres au point le plus étroit. Pour cette courte section, la largeur prévue est de 1,5 mètre pour les trottoirs et de 1,95 mètre pour les voies cyclables, des deux côtés de la rue. Il serait possible d'élargir l'emprise préalablement aux travaux de réfection de la rue afin de permettre des trottoirs et des voies cyclables pleine largeur, si l'une des propriétés situées aux 1061 et 1064, chemin Merivale était réaménagée et que la Ville obtenait le droit d'élargir la rue au cours du processus d'approbation du projet d'aménagement.

3. Une section de 100 mètres, du nord de l'avenue Shillington jusqu'au sud de l'avenue Larose, où la largeur de l'emprise est réduite jusqu'à environ 18,5 mètres. Le Plan officiel exige une largeur d'emprise de 26 mètres entre les avenues Kirkwood et Carling, un tronçon qui comprend cette section d'une largeur de 18,5 mètres. Afin d'atteindre la largeur cible pour les trottoirs et les voies cyclables dans cette section du couloir, on tient pour acquis que la Ville sera en mesure d'élargir le côté est de la rue (3,75 m) dans le cadre du réaménagement des propriétés situées aux 1005 et 1023, chemin Merivale. On tient également pour acquis qu'on pourra négocier un élargissement similaire avec Hydro Ottawa pour l'avant de sa propriété située au 1021, chemin Merivale. Cette largeur supplémentaire d'un côté de la rue permettrait de construire des trottoirs de 2 mètres de largeur et des voies cyclables de 2,1 mètres de largeur des deux côtés de la rue (bien que la ligne médiane de la chaussée ne serait pas parfaitement centrée). Si la Ville ne réussit pas à obtenir la permission d'élargir l'emprise à la hauteur des numéros 1005, 1021 et 1023 du chemin Merivale préalablement à la réfection de la rue, une conception de rechange pour cette section de largeur réduite est présentée à la figure 45. La conception de rechange illustre des trottoirs et des installations cyclables séparés sur un accotement partagé de 2,45 mètres de largeur. Il s'agit d'une solution qui existe dans d'autres conditions urbaines à Ottawa, et qu'on retrouvera entre autres dans la future conception de la rue Elgin.

4. Une section de 5 mètres au nord de la section du chemin Merivale en forme de croissant, du côté est de la rue (en face de la rue Thames). Dans ce court tronçon, l'emprise mesure environ 20,5 mètres de

largeur et on prévoit des trottoirs de 1,5 mètre de largeur et des voies cyclables de 1,95 mètre, des deux côtés de la rue. Il serait possible d'élargir l'emprise préalablement aux travaux de réfection de la rue afin de permettre des trottoirs et des voies cyclables pleine largeur, si l'une des propriétés situées aux 839 ou 848, chemin Merivale était réaménagée et que la Ville obtenait le droit d'élargir la rue au cours du processus d'approbation du projet d'aménagement.

5. Une section de 50 mètres au nord de l'intersection des avenues Coldrey et Crerar, où l'emprise adjacente à la propriété située au 872, chemin Merivale mesure environ 20,5 mètres de largeur. Pour cette courte section, la largeur prévue est de 1,5 mètre pour les trottoirs et de 1,95 mètre pour les voies cyclables, des deux côtés de la rue. Il serait possible d'élargir l'emprise préalablement aux travaux de réfection de la rue afin de permettre des trottoirs et des voies cyclables pleine largeur, si la propriété située au 872, chemin Merivale ou si les propriétés de l'autre côté de la rue, du côté est du chemin Merivale, étaient réaménagées et que la Ville obtenait le droit d'élargir la rue au cours du processus d'approbation du projet d'aménagement.

Aux endroits où les trottoirs et les voies cyclables fusionnent (c'est-à-dire qu'ils se jouxtent), des panneaux de signalisation seront ajoutés et des lignes seront peintes pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et les aider à naviguer.

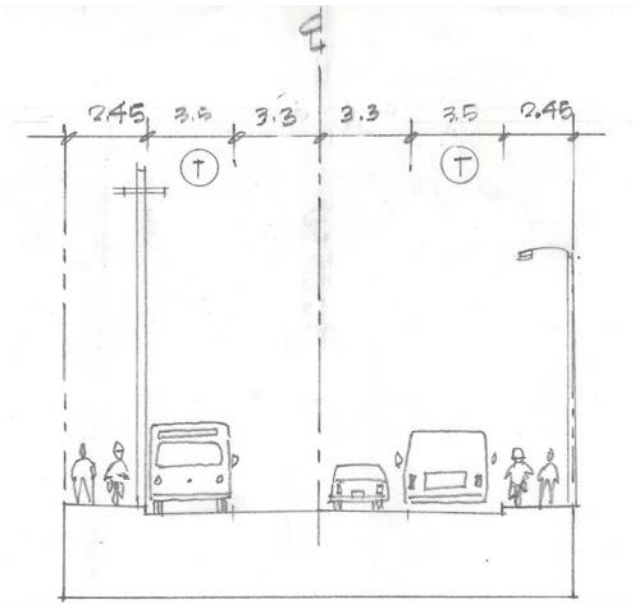


Figure 45 : Conception de rechange pour la section où l'emprise mesure 18,5 m

On retrouve un exemple de panneau de signalisation à la figure 46. Ces panneaux seront modifiés au besoin, en fonction des nouvelles normes en vigueur au moment de la conception. Par ailleurs, le tracé des voies cyclables sera soigneusement conçu pour contourner les arrêts d'autobus et les abribus, spécialement dans les endroits où la largeur de l'emprise est limitée.

5.5.12.5 Panneaux de signalisation des voies cyclables

Le chemin Merivale est désigné comme une rue principale traditionnelle et comme un secteur prioritaire de conception dans le Plan officiel. La conception des paysages de rue dans les secteurs prioritaires de conception doit améliorer l'environnement piétonnier, y compris en ce qui a trait aux détails du paysagement, au traitement de la surface, à l'art public, à l'éclairage décoratif, aux lampadaires coordonnés et au mobilier urbain. À la prochaine étape du processus de conception de la rue, il sera donc important de prévoir un financement qui permettra d'inclure tous les éléments du paysage de rue définis dans le plan de démonstration (le financement devra être supérieur à celui qu'on prévoit normalement pour la réfection d'une artère). Les éléments du paysage peuvent inclure un éclairage piétonnier décoratif,

Figure 46: Panneaux de signalisation des voies cyclables

des panneaux d'orientation, des supports pour vélos, des voies cyclables et les panneaux de signalisation connexes, du pavé et des éléments de mobilier urbain coordonnés comme des bancs, des poubelles et des grilles de protection et des corsets pour les arbres. En raison des accotements de largeur restreinte et de la nécessité de revêtements durs pour les voies cyclables et les trottoirs sur l'accotement, des fonds supplémentaires seront requis pour construire des chambres de plantation sous la chaussée pour les zones de plantation d'arbres.

6.0 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PCC

Dans le cadre du processus d'étude du PCC, on a cherché des initiatives de développement économique locales et des façons de mettre à profit les forces de la collectivité pour appuyer la zone visée par le PCC et le secteur de Carlington en général. En collaboration avec la collectivité, on a élaboré un certain nombre de nouvelles idées de développement économique pour la zone visée par le PCC. Beaucoup d'idées sont gratuites ou peu coûteuses et peuvent être mises en œuvre avec succès par l'intermédiaire de bénévoles de la collectivité, alors que l'Association communautaire de Carlington et/ou la nouvelle association d'affaires suggérée à la section 6.3 offriront une orientation coordonnée.

Quatre grandes approches sont définies pour appuyer la prospérité locale, de même que des initiatives de soutien précises. Les quatre approches, qui sont définies dans les sections 6.2 à 6.5, incluent la création d'une image de marque pour la rue principale, d'un thème de marketing, d'une association d'affaires locale et d'un plan d'amélioration communautaire (sous réserve de l'approbation du Conseil). L'Association communautaire de Carlington a accepté de participer au lancement et à la coordination des initiatives de développement économique à titre de principale organisation. Le personnel du Développement économique prendra également part aux initiatives pour offrir de l'orientation et des conseils au cours des premières étapes du processus.

Les objectifs de la stratégie de développement économique incluent les suivants :

- chercher les occasions susceptibles de stimuler l'intérêt du secteur privé et l'investissement dans le secteur;
- augmenter le nombre d'options afin d'encourager de nouvelles entreprises à s'établir le long du chemin Merivale;
- stimuler l'intérêt de l'industrie de l'aménagement;
- encourager les résidents à vivre le long du chemin Merivale et à y magasiner.

6.1 Emplois actuels dans le secteur de Carlington

Bien que Carlington soit bien positionné dans le secteur urbain d'Ottawa et que le quartier soit situé non loin du centre-ville, les occasions d'emploi au sein de la collectivité sont limitées. Les couloirs du chemin Merivale et de l'avenue Carling offrent un certain nombre d'emplois dans des magasins de détail, des restaurants et des bureaux ainsi que dans le domaine des ventes, à distance de marche de certains secteurs du quartier. L'avenue Laperriere, l'avenue Clyde et la promenade Woodward offrent également un éventail d'occasions d'emploi dans des parcs d'affaires, mais ces secteurs attirent principalement des employés d'autres collectivités d'Ottawa. Les services de garde en milieu familial et d'autres entreprises à domicile sont permis dans les zones résidentielles de Carlington, ce qui permet aux résidents de profiter d'occasions de travail à la maison. Les résidents ont aussi accès à des emplois dans d'autres secteurs de la ville grâce au système de transport en commun. À la figure 47 – Secteurs d'influence économique adjacents, on retrouve l'emplacement des employeurs et des sites d'aménagement actuels et futurs qui amèneront un flot de nouveaux employés et de nouveaux résidents dans le quartier. Au fil du temps, ces secteurs offriront d'excellentes possibilités commerciales, alors que les magasins et les entreprises de services du chemin Merivale attireront des clients situés à distance de marche.

6.2 Image de marque

La création d'une image de marque pour la zone visée par le PCC aidera les résidents de la collectivité et de la Ville en général à repérer le secteur rue principale du chemin Merivale (Nord) et à développer un sentiment d'appartenance à son égard. L'idée de donner le nom de village de Merivale ou de village de Carlington à ce secteur a été soumise à la collectivité durant le processus de consultation mené

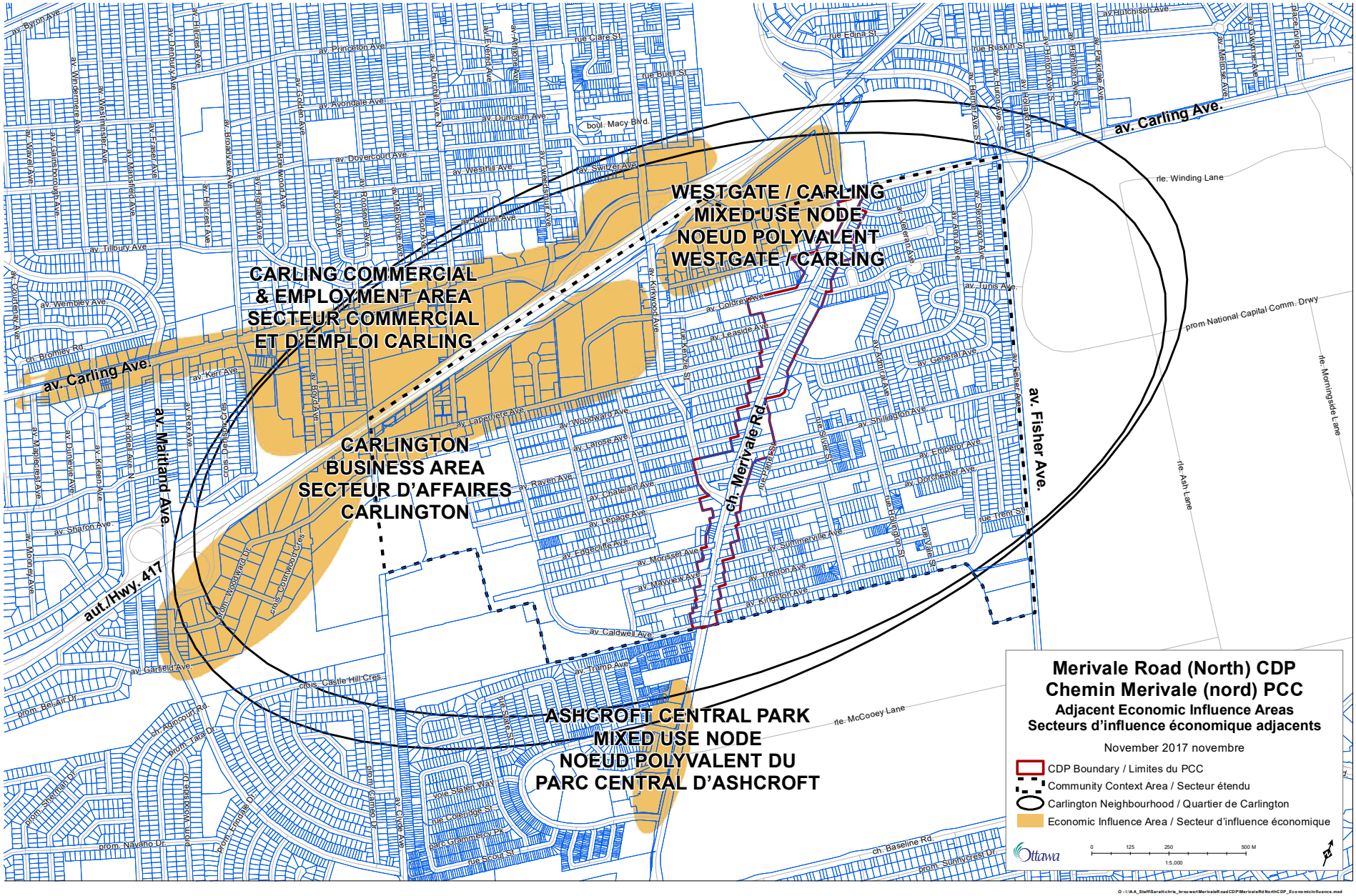


Figure 47: Adjacent Economic Influence Areas

dans le cadre de l'étude du PCC. L'appellation village de Carlington est celle qui a reçu le meilleur appui. Le nom cadre bien avec la vision à long terme de rue principale traditionnelle et avec l'environnement piétonnier de grande qualité qu'on veut mettre en place dans la zone visée par le PCC. Il reflète par ailleurs le caractère des petites entreprises locales de vente au détail et de services qu'on retrouve le long de la rue. Parmi les initiatives prévues pour aider à consolider la nouvelle image de marque du village de Merivale, mentionnons les suivantes :

Création d'un logo pour le village de Carlington, qui pourrait notamment être inclus dans :

- les en-têtes de lettre et les sites Web des entreprises qui feront partie de l'Association commerciale du village de Carlington (ACVC) (se reporter à la section 6.3);
- les sites Web de l'ACVC et de l'Association communautaire de Carlington (ACC);
- des annonces dans les journaux locaux pour promouvoir l'ACC et l'ACVC;
- du matériel promotionnel pour la rue principale du village de Carlington;
- des enseignes thématiques pour le village de Carlington, des panneaux d'orientation et des bannières, y compris des images illustrant le style de vie du quartier et montées sur des poteaux des services publics le long de la rue. On pourrait s'inspirer d'une thématique saisonnière et/ou annoncer des événements communautaures.

Création d'un site Web pour le village de Carlington afin de présenter :

- les entreprises et les restaurants du quartier Carlington;
- les possibilités relatives à la création de nouvelles entreprises et à l'aménagement, comme les espaces à louer et leur prix, les parcelles à aménager ou à réaménager et les coordonnées des propriétaires;
- les occasions d'affaires actuelles en vertu du zonage de rue principale traditionnelle (réutilisation des bâtiments par de nouvelles entreprises);
- la récente réduction des exigences relatives au stationnement sur place en vertu du Règlement de zonage;
- les occasions de mettre sur pied des marchés de producteurs dans les stationnements en vertu du Règlement de zonage;
- des liens vers les sites Web de l'ACC, du conseiller du quartier, de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et des entreprises qui ont pignon sur rue.

6.3 Coordination des propriétaires d'entreprises

La Ville d'Ottawa, comme plusieurs autres villes, établit des zones d'amélioration commerciale (ZAC) pour favoriser le succès des secteurs commerciaux. Le nombre d'entreprises dans le secteur du chemin Merivale (Nord) est relativement peu élevé en ce moment, c'est-à-dire qu'il y en a environ 50. De ce fait, il pourrait être difficile d'établir une ZAC en bonne et due forme. Toutefois, avec l'aide de la Ville, une association commerciale informelle tout aussi efficace pourrait être mise sur pied pour la zone visée par le PCC, soit l'Association commerciale du village de Carlington, nommée d'après l'appellation privilégiée pour le secteur, comme il est précisé à la section 6.2.

Mise sur pied de l'Association commerciale du village de Carlington (ACVC)

L'Association communautaire de Carlington (ACC) entrera en contact avec les entreprises et les propriétaires de bâtiments commerciaux et organisera des réunions visant à mettre sur pied l'ACVC. Ces réunions seront tenues en même temps que les réunions de l'ACC et leurs objectifs seront les suivants :

- sonder l'intérêt de la collectivité d'affaires à s'impliquer dans l'ACVC;
- déterminer quelles personnes souhaiteraient occuper des rôles de direction;
- discuter de la structure de gestion et des responsabilités de l'ACVC ainsi que des détails liés à l'adhésion;
- établir les avantages et les coûts de la mise sur pied de l'ACVC et discuter de l'obtention d'une assurance;
- établir le format et le calendrier des réunions à venir et la forme que prendra l'association avec l'ACC;
- définir la zone géographique qui sera couverte par l'ACVC et la structure liée aux membres;
- établir le nom de l'association, qui sera possiblement l'Association commerciale du village de Carlington, selon l'appellation privilégiée dans le cadre du processus d'étude du PCC.

Avantages liés à la mise sur pied de l'ACVC

Voici certains des avantages qui découleront de la mise sur pied d'une nouvelle association commerciale, comme le recommande le PCC :

- réseautage avec les entreprises du quartier, échange d'idées et création de nouvelles façons de commercialiser conjointement les biens et les services offerts aux clients;
- coordination de la promotion du secteur commercial, des événements d'affaires spéciaux, des ventes, etc.
- guichet unique en ligne pour les magasins et les entreprises de services du chemin Merivale (Nord);
- rôle d'ambassadeur pour le secteur;
- rôle de défenseur pour la rue à l'hôtel de ville;
- meilleur positionnement pour obtenir du financement.

Exemples d'initiatives de l'ACVC

L'ACVC pourrait par exemple diriger des initiatives gratuites ou peu coûteuses pour favoriser l'apparence de certaines entreprises ayant pignon sur rue, améliorer le sentiment de sécurité et promouvoir les entreprises membres. Elle pourrait ainsi :

a) élaborer des lignes directrices concernant la présentation des vitrines afin d'améliorer la commercialisation des biens et services et de contribuer à inciter les clients à entrer et à acheter;

b) préparer des lignes directrices pour l'éclairage (avant) des bâtiments afin d'en améliorer l'apparence et de renforcer le sentiment de sécurité du public;

c) préparer une brochure promotionnelle présentant les utilisations permises de la zone de rue principale traditionnelle, les nouvelles restrictions ou interdictions de stationnement en vertu du Règlement de zonage, et le processus à suivre pour se lancer en affaires;

d) offrir une réduction aux résidents du secteur afin de promouvoir l'achat local;

e) créer et tenir à jour le site Web du Village;

f) étudier la possibilité d'accrocher des jardinières sur les poteaux des services publics actuels et sur les poteaux d'éclairage décoratifs installés dans l'avenir;

g) inviter les membres du conseil sur l'aménagement intercalaire urbain d'Ottawa aux réunions de l'ACVC et de l'ACC pour discuter du soutien à la collectivité dans le cadre des projets d'aménagement et de réaménagement qui auront lieu le long de la rue;

h) créer et fournir aux membres de l'ACVC des tableaux-annonces avec des conceptions normalisées et coordonnées, y compris le logo du Village. Chaque entreprise participante pourrait publier son nom et des renseignements sur l'affiche;

i) déterminer l'intérêt des entreprises et des restaurants locaux en ce qui a trait à l'élaboration de panneaux d'orientation décoratifs disposés à l'intérieur de la zone visée par le PCC, au partage des coûts de tels panneaux ou à leur commandite, de même qu'à faire de la promotion sur ces panneaux;

j) préparer du contenu promotionnel aux fins d'affichage sur la page Web du village de Carlington, notamment pour encourager la réutilisation et la transformation des maisons des anciens combattants le long de la portion nord-est de la rue principale, que ce soit pour des entreprises à domicile, des ateliers d'artistes, des boutiques d'artisanat, des boutiques cadeaux et autres, ainsi que pour contribuer à préserver le caractère architectural de ce secteur de la zone visée par le PCC.

6.4 Thème de marketing

Le secteur du chemin Merivale (Nord) présente déjà plusieurs magasins d'alimentation et restaurants ethniques qui, dans certains cas, attirent des clients de l'extérieur du quartier. L'une des idées évoquées est de tirer parti de ce succès et de cette tendance et de promouvoir les aliments ethniques à titre de thème de marketing pour la rue. L'objectif est d'attirer plus de clients et d'inciter davantage de ce type d'entreprises à venir s'établir dans le secteur. Voici certaines mesures qui permettraient de mettre en œuvre cette idée :

Publications sur le site Web du village de Carlington

- présenter une liste des entreprises du quartier et une carte indiquant leur emplacement, en mettant particulièrement l'accent sur les magasins d'alimentation et les restaurants ethniques, et inclure des liens vers les sites Web des entreprises. inclure du contenu promotionnel visant à encourager l'établissement d'entreprises similaires et fournir des liens vers des renseignements sur les autorisations de zonage et l'espace disponible, y compris les coordonnées d'une personne-ressource;

- fournir un lien incluant des renseignements pertinents, y compris les données démographiques du secteur, la population à distance de marche, la circulation quotidienne moyenne d'automobilistes et d'usagers du transport en commun, la disponibilité de stationnement sur rue, la présence d'autres moteurs économiques à proximité et la distance par rapport au centre-ville et à d'autres destinations stratégiques;
- promouvoir les possibilités de réutilisation des maisons des anciens combattants qui longent l'extrémité nord de la rue (campagne de sensibilisation au sujet des autorisations de zonage), y compris pour des magasins d'alimentation et des restaurants ethniques, des bureaux, des boutiques et des ateliers d'artistes.

6.5 Plan d'amélioration communautaire

Un plan d'amélioration communautaire (PAC) mis en œuvre par la Ville dans le secteur visé par le PCC pourrait contribuer à améliorer la prospérité économique, notamment en fournissant des incitatifs financiers pour les nouvelles constructions, en appuyant l'aménagement de logements abordables, en permettant des améliorations aux propriétés actuelles et en offrant d'autres outils financiers et de l'aide aux propriétaires fonciers. Durant le processus de consultation, les gens ont exprimé leur soutien à la création d'un PAC, toutefois il faut d'abord obtenir l'autorisation du Conseil municipal et une approbation dans le cadre du plan de travail annuel de la Ville.

7.0 MISE EN ŒUVRE

Le PCC sera mis en œuvre graduellement, au fil des projets de réaménagement et des importants projets de réfection des infrastructures. Étant donné que c'est la demande du marché qui détermine le moment où des projets d'aménagement sont entrepris sur des terrains privés, il est difficile de prévoir avec exactitude à quel moment les bâtiments donnant sur la rue et la rue principale elle-même prendront la forme décrite dans ce PCC. De plus, des investissements de la Ville sont requis pour permettre la mise en place des éléments de rue complète définis dans le présent document.

La stratégie de mise en œuvre implique des changements, comme des modifications au Règlement de zonage qui peuvent être effectuées dès maintenant, des améliorations de l'infrastructure qui seront réalisées à long terme ainsi que des initiatives locales et communautaires qui peuvent être lancées immédiatement et qui créeront une synergie et favoriseront la croissance de la collectivité au fil du temps. On encourage également les partenariats dans le cadre de la mise en œuvre du PCC. Le PCC définit plusieurs projets, particulièrement des projets qui appuient les initiatives locales de développement économique.

7.1 Modifications au Règlement de zonage

La plus grande partie du zonage actuel dans la zone visée par le PCC est compatible avec la vision du plan en ce qui a trait à l'utilisation des terrains et à la forme bâtie. Par exemple, les propriétés qui présentent un zonage de rue principale traditionnelle le conserveront. D'autres propriétés qui se trouvent dans la zone visée par le PCC conserveront leur zonage actuel, comme celles qui présentent un zonage I1A (petites institutions) le long du chemin Merivale. Ce zonage est notamment en vigueur pour les lieux de culte et le Centre de santé communautaire Carlington.

Une modification de zonage sera toutefois recommandée pour certaines propriétés désignées, adjacentes à des propriétés donnant sur le chemin Merivale, afin d'élargir les occasions d'aménagements intercalaires et d'appuyer des options qui contribueront à la prospérité économique du secteur. Une description générale des propriétés dont le zonage sera modifié se trouve à la section 4.1 – Aménagements intercalaires et regroupement des lots, et à la section 4.2 – Nœud de Kirkwood. Le rapport sur la modification au Règlement de zonage (qui fait partie du rapport au Comité de l'urbanisme dans le cadre du présent PCC) présente les détails techniques des modifications de zonage.

7.2 Comité d'examen du design urbain

Le Comité d'examen du design urbain d'Ottawa est un groupe consultatif indépendant formé de professionnels bénévoles qui propose un examen objectif par les pairs des projets d'aménagement de la Ville et du secteur privé devant être réalisés dans les secteurs prioritaires de conception de la Ville. Le Comité offre un complément important au processus d'examen officiel de la conception urbaine de la Ville, et il doit l'aider à atteindre l'excellence en matière d'architecture et d'esthétique urbaine. Les propositions d'aménagement et les projets du secteur public réalisés dans la zone visée par le PCC seront examinés par le Comité d'examen du design urbain afin d'assurer la conformité avec le PCC et à des normes élevées en matière de conception urbaine, de même qu'une contribution générale au domaine public.

7.3 Projets d'immobilisations

Au moment de procéder à d'importants projets de réfection des infrastructures sur le chemin Merivale, les éléments de conception de rue complète définis dans le présent PCC serviront à orienter le processus de conception fonctionnel et détaillé du couloir routier. Si d'importants projets de réfection des infrastructures se déroulent par étapes, les composantes proposées en ce qui a trait aux sections transversales et au paysage de rue, y compris les voies cyclables, les installations pour les piétons et l'aménagement paysager, devront si possible être incluses dans l'aménagement, de sorte que l'objectif du PCC soit réalisé au fil du temps. Le plan de démonstration orientera également les projets d'amélioration provisoire des immobilisations, comme le remplacement des trottoirs.

ANNEXE A – RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION

Aperçu

Le PCC du chemin Merivale (Nord) a commencé en janvier 2017 et a été achevé à l'intérieur d'une période d'environ un an. La première moitié du processus d'étude du PCC a été entreprise en parallèle avec une autre étude de la Ville, soit l'étude sur les mesures accordant la priorité au transport en commun. L'étude sur les mesures accordant la priorité au transport en commun visait à confirmer le besoin de mesures accordant la priorité au transport en commun le long du chemin Merivale entre l'avenue Carling et le chemin Baseline et à élaborer un plan recommandé pour la mise en place de ces mesures le long du couloir. La mise en œuvre de cette étude implique la conversion des voies partagées mixtes en bordure de chaussée à des voies réservées au transport en commun pendant les heures de pointe, à l'intérieur d'un délai d'environ deux ans après l'approbation de l'étude en 2017.

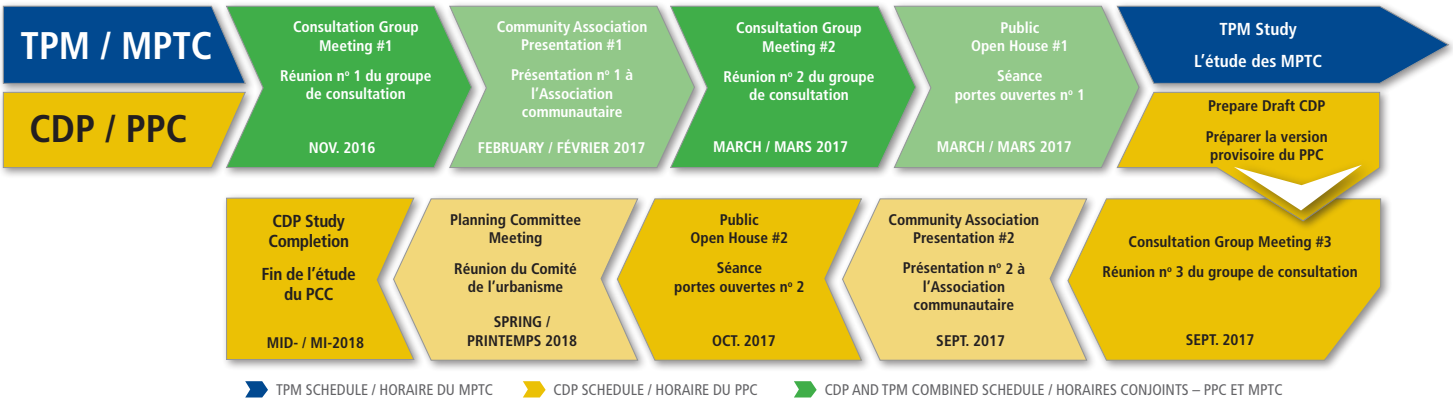
Le plan de travail du PCC intégrait différentes options visant à permettre aux membres de la collectivité de formuler des commentaires tout au long de 2017. Les commentaires du public ont été recueillis pendant le processus d'étude, au moyen de divers mécanismes. Parmi ces mécanismes, mentionnons : une page Web sur l'étude, un sondage en ligne, des formulaires de commentaires en ligne, des présentations à la collectivité, des réunions avec les intervenants et des séances d'information publiques (tenues en mars et octobre 2017).

Diverses méthodes ont été utilisées pour transmettre l'information sur l'étude du PCC aux résidents :

- courrier envoyé par Postes Canada à tous les résidents et propriétaires fonciers de la zone à l'étude (janvier 2017);
- avis envoyé par courrier électronique aux groupes communautaires enregistrés (janvier 2017);
- courriel envoyé aux personnes qui ont demandé de recevoir des mises à jour ou des avis sur l'étude (août et septembre 2017);
- papillons envoyés par Postes Canada à toutes les adresses des collectivités de Carlington et de Central Park (mars et septembre 2017);
- annonces dans les journaux EMC (mars et septembre 2017);
- annonces dans le journal Le Droit (mars et septembre 2017);
- dépliants déposés dans les installations communautaires de Carlington;
- site Web du conseiller du quartier;
- site Web de l'Association communautaire de Carlington;
- site Web du projet de la Ville d'Ottawa.

En plus des consultations publiques officielles et des réunions individuelles, le personnel de la Ville a mené des consultations auprès d'un certain nombre de petits groupes. Formé de représentants des associations communautaires, d'intervenants, de conseils scolaires, de propriétaires fonciers et de représentants d'affaires, un groupe de consultation a été mis sur pied afin de passer en revue les projets de concepts pour le PCC et de les commenter aux étapes importantes du processus d'étude. Par ailleurs, des présentations portant sur les versions préliminaires de concepts pour le PCC ont été données lors de réunions de l'Association communautaire de Carlington, en février et septembre 2017.

Un comité consultatif technique (CCT) a également été mis en place afin de formuler des commentaires au fil



de l'évolution du PCC. Le CCT comprend des représentants de différentes directions générales de la Ville. Des rencontres individuelles avec les divers représentants ont permis de veiller à ce que le PCC cadre bien avec les autres initiatives de la Ville.

La figure ci-après illustre l'échéancier de l'étude ainsi que les principaux événements d'engagement du public, et elle indique les périodes où des études concernant le PCC et le CCT étaient menées en parallèle :

Qu'avons-nous appris?

Un vaste éventail d'intervenants et de résidents de la collectivité ont formulé des commentaires pendant le processus d'étude. Les principaux événements de consultation incluaient un sondage en ligne et deux séances d'information publiques. Les rapports sur ce qui a été dit, présentant des commentaires textuels du public, ont été produits dans le cadre de cette étude. Les sections ci-après présentent un résumé des commentaires formulés par le public pendant les principales initiatives de consultation.

Sondage communautaire en ligne

En janvier, en février et en mars 2017, un sondage en ligne a été affiché sur la page Web du Plan de conception communautaire du chemin Merivale (Nord). L'objectif de ce sondage était de recueillir, dans les premiers stades de l'étude, les idées de la collectivité et des commentaires au sujet des améliorations et des initiatives préliminaires pour la zone visée par le PCC. Au total, 209 personnes ont répondu au sondage. Un résumé des résultats du sondage est présenté ci-après.

La figure qui suit résume les réponses aux questions 4, 5 et 6 du sondage en ligne. Elle illustre les éléments possibles du PCC et le degré d'importance qu'y accordaient les répondants.

Parmi les thèmes qui sont revenus dans les réponses du sondage dans l'ensemble, mentionnons les suivants :

Commerces

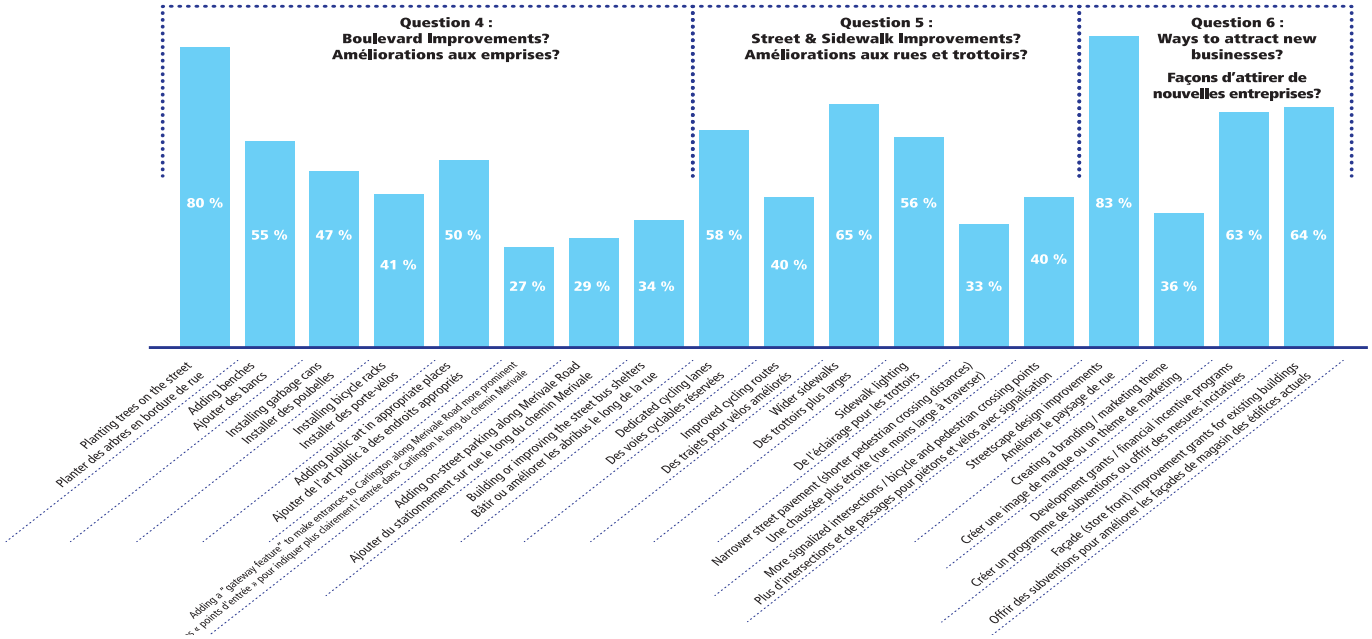
En général, les gens apprécient le côté « petite entreprise » et la nature ethnique des boutiques qu'on retrouve sur le chemin Merivale, de même que le fait qu'elles sont à distance de marche de chez eux; d'autres n'aiment « rien » des commerces situés sur la rue et estiment que les types de commerces ne reflètent pas le caractère familial de la collectivité. Beaucoup de gens estiment que l'apparence d'un grand nombre de façades de commerces et de propriétés doit être améliorée.

Utilisation des terrains

Les gens aiment aussi l'apparence des maisons des anciens combattants et la diversité des usages résidentiels et commerciaux tout au long de la rue, mais estiment qu'il faut plus de commerces, en particulier des cafés, des pâtisseries, des restaurants et des épiceries.

Paysage de rue

Les gens pensent que le chemin Merivale pourrait être amélioré si les poteaux électriques qui obstruent le trottoir étaient déplacés, si les trottoirs étaient réparés, élargis et éloignés de la rue, si des travaux d'aménagement paysager étaient effectués, si l'éclairage et les



installations cyclables étaient améliorés et si des poubelles étaient installées (ils favorisent le concept de « rue complète »).

Transport en commun

Les gens pensent que le transport en commun pourrait être amélioré dans le secteur si on augmentait la fréquence du service d'autobus et le nombre d'abribus. De façon générale, les gens ne sont pas pour de l'aménagement de voies réservées aux autobus qui traversent la collectivité en passant par le chemin Merivale.

Sécurité

Les gens estiment que la réglementation municipale et les mesures de prévention du crime et d'application de la loi pourraient être améliorées afin de réduire les cambriolages de véhicules et d'accroître le sentiment de sécurité personnelle.

Circulation automobile

Les gens pensent par ailleurs que trop de véhicules dépassent la limite de vitesse affichée et grillent parfois des feux rouges sur le chemin Merivale. La prise de raccourcis dans les rues avoisinantes est aussi un sujet de préoccupation.

Stationnement

Les gens aimeraient que les emplacements de stationnement soient déplacés du devant vers le côté ou l'arrière des commerces et que leur apparence soit améliorée. En général, les gens sont pour le stationnement sur rue.

Séance d'information publique nº 1

La première séance d'information publique a eu lieu le 22 mars 2017, de 18 h 30 à 20 h 30, au Centre communautaire Alexander. Environ 150 personnes y ont assisté. De l'information préliminaire sur les modifications de zonage, les initiatives de développement économique et les options de conception de rue complète a été soumise afin de recueillir des commentaires. On a également demandé au public de commenter de l'information préliminaire sur l'étude sur les mesures accordant la priorité au transport en commun. Ci-après est présenté un résumé des commentaires reçus, par thèmes :

Conception de rue complète

Les gens ont cerné le besoin de déplacer les poteaux des services publics qui bloquent les trottoirs, et, de façon générale, d'améliorer la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent aux intersections, ainsi que d'inclure des caractéristiques qui faciliteront l'entretien hivernal. La mise en place de voies cyclables séparées et l'élargissement des trottoirs sont les options privilégiées. Les gens ont aussi exprimé qu'il serait important d'envisager des occasions d'ajouter des œuvres d'art public. L'option préliminaire de rue complète qui obtient le plus de mentions favorables est l'option 4 (deux voies partagées, stationnement d'un seul côté et voie centrale pour le virage à gauche).

Mesures assurant la priorité aux transports en commun

En général, les opinions étaient divisées sur le besoin de mettre en place des voies réservées en priorité au transport en commun dans la collectivité. Certains étaient inquiets des répercussions que pourraient avoir de telles voies réservées sur la capacité de rendre le couloir du chemin Merivale plus favorable aux piétons et sur l'ambiance générale de quartier.

Marche/cyclisme

Les gens appuient fortement les améliorations aux installations piétonnières et cyclables. Certains étaient d'avis que les trottoirs devraient favoriser davantage les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Utilisation des terrains/zonage

Des commentaires ont été formulés sur le besoin d'avoir un meilleur accès à des magasins d'aliments frais, à des épiceries et à des cafés dans le secteur. Les gens ont mentionné avoir besoin de davantage de renseignements sur ce que comprend une rue principale traditionnelle.

Véhicules motorisés/circulation

En général, les gens se préoccupent beaucoup des dépassements de vitesse sur le chemin Merivale ainsi que des répercussions qu'auront les nouveaux projets d'aménagement dans le secteur (sur l'avenue Carling), y compris en ce qui a trait à la congestion.

Développement économique

La majorité des personnes sont pour la création d'une image de « village » et de l'élaboration d'un thème de marketing pour le secteur, axé sur les restaurants et magasins d'alimentation ethniques afin d'attirer davantage de ces types de commerces dans le quartier. Les gens conviennent également qu'il est important de mettre en valeur les points forts de la communauté des affaires en créant une association commerciale et en préparant un plan d'amélioration communautaire pour la zone visée par le PCC.

Séance d'information publique nº 2

La deuxième séance d'information publique a eu lieu le 5 octobre 2017, de 18 h 30 à 21 h 00, au Centre communautaire Alexander. On a demandé au public de commenter la version préliminaire des éléments recommandés pour le PCC, y compris les modifications de zonage proposées, les initiatives de développement économique et le plan de démonstration du concept de rue complète. Environ 75 personnes ont assisté à cette séance. Ci-après est présenté un résumé des commentaires reçus, par thèmes :

Conception de rue complète

Les gens ont appuyé la stratégie de conception de rue complète et demandé que les poteaux électriques qui bloquent le trottoir du côté ouest de la rue soient déplacés. Ils ont également exprimé le désir qu'un entretien de l'accotement régulier ait lieu après la mise en place des améliorations. Parmi les options de conception présentées lors de la première séance, certains avaient exprimé une préférence pour celle qui comprend deux voies partagées et du stationnement des deux côtés (option 1). Une certaine frustration s'est manifestée quant au fait que l'option privilégiée par la collectivité lors de la première consultation (c'est-à-dire l'option 4, qui comprend deux voies partagées, du stationnement d'un seul côté et une voie centrale pour le virage à gauche), n'a pas été celle qui a été recommandée.

Mesures assurant la priorité aux transports en commun

Des commentaires ont été formulés au sujet des options de conception de la voie réservée au transport en commun et de la transition entre l'avenue Kirkwood et le chemin Baseline. Certaines personnes ont dit s'inquiéter que l'ajout de voies réservées au transport en commun nuise à la capacité à créer des rues plus conviviales pour les piétons, et ils ont souligné qu'il pourrait être difficile pour les résidents qui conduisent une voiture d'accéder aux rues secondaires.

Marche/cyclisme

Les gens étaient d'accord pour apporter des améliorations aux installations piétonnières et cyclables, mais ils ont exprimé des inquiétudes au sujet de la sécurité des piétons et des cyclistes si les trottoirs et les voies cyclables sont adjacents ou partagés. Ils veulent que les voies cyclables passent derrière les arrêts d'autobus et les abribus afin d'offrir un accès sécuritaire au transport en commun. Ils sont d'accord pour mettre en place de nouveaux passages pour piétons avec signalisation. Ils se montrent enfin inquiets au sujet d'éventuels conflits entre les véhicules qui accèdent aux entreprises et les piétons et les cyclistes.

Utilisation des terrains/zonage

Le public a formulé des commentaires sur la restriction du stationnement à l'avant des entreprises. Les gens ont aussi mentionné vouloir encourager plus de gens à habiter dans le quartier, ce qui élargira le bassin de clientèle pour les lieux de culte, les magasins et les restaurants. Le zonage de rue principale traditionnelle a été appuyé, en particulier en ce qui concerne la présence de cafés, de magasins et de restaurants.

Véhicules motorisés/circulation

Les gens sont généralement préoccupés par les dépassements de vitesse sur le chemin Merivale ainsi que par l'augmentation de la circulation sur le chemin Merivale et les rues secondaires que pourrait entraîner le réaménagement du centre commercial Westgate et la fermeture de la bretelle d'accès à l'autoroute 417. Des préoccupations ont aussi été soulevées au sujet de la congestion que pourrait entraîner le passage de quatre à deux voies de circulation, et des mesures d'application qui seront déployées pour éviter que les voitures utilisent les voies réservées au transport en commun. On a souligné qu'il fallait s'assurer que la plateforme de la route dans les voies réservées transport en commun est adaptée à la circulation des autobus. Les gens se sont montrés inquiets au sujet du décalage actuel de l'intersection des avenues Coldrey et Crerar avec le chemin Merivale et du volume de circulation à l'intersection de l'avenue Trenton et du chemin Merivale.

Développement économique

La majorité des personnes sont pour l'idée de créer une image de marque pour le village de Merivale. Une question a été posée au sujet des mesures incitatives qui seraient offertes pour attirer de nouvelles entreprises dans le secteur.

ANNEXE B – PLAN DE DÉMONSTRATION DU CONCEPT DE RUE COMPLÈTE

Point d'accès / Art public

Bordure
Bordure proposée

Passage pour piétons en béton

Passage pour vélos peint

Arbre à enlever

Arbre

Arbre proposé

Arrêt d'autobus

Abribus

Banc

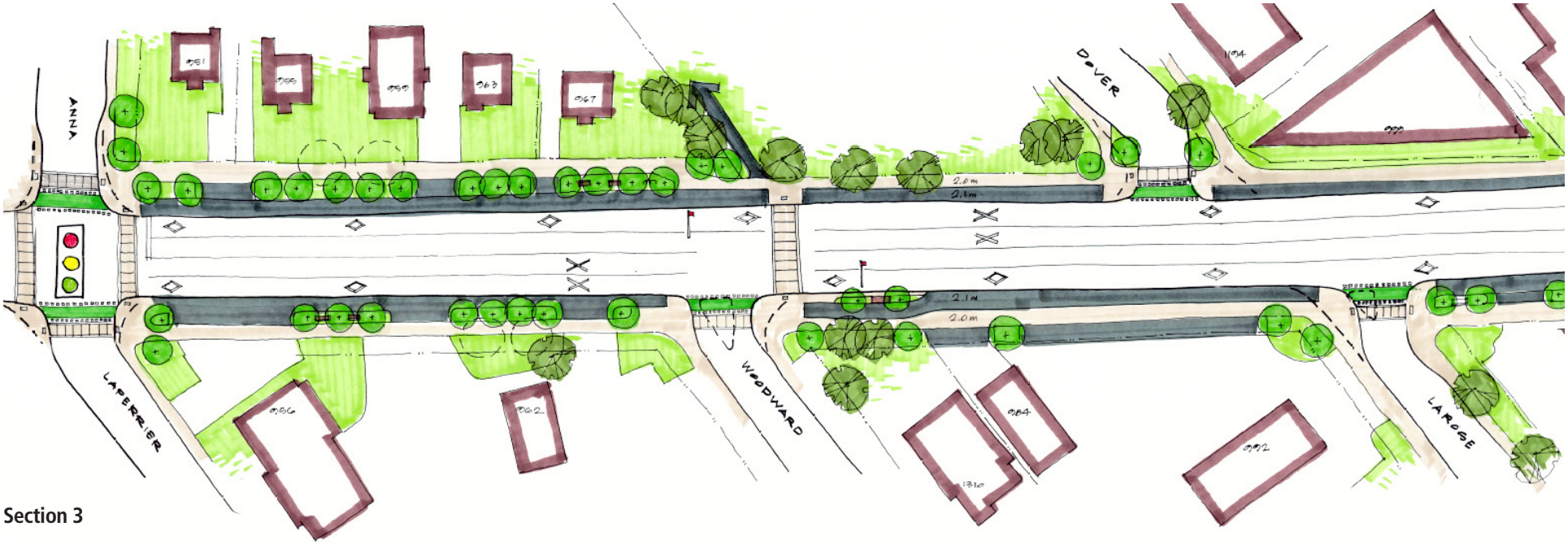
Support à vélos

Trottoir en béton

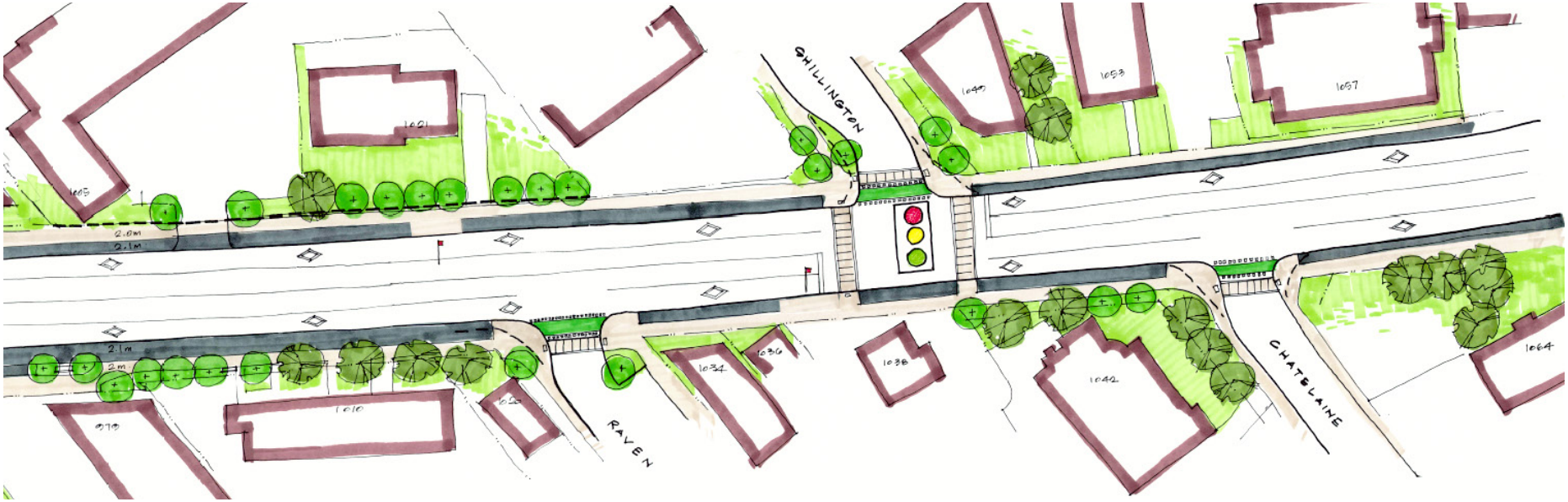
Piste cyclable asphaltée avec bandes d'avertissement

Section 1

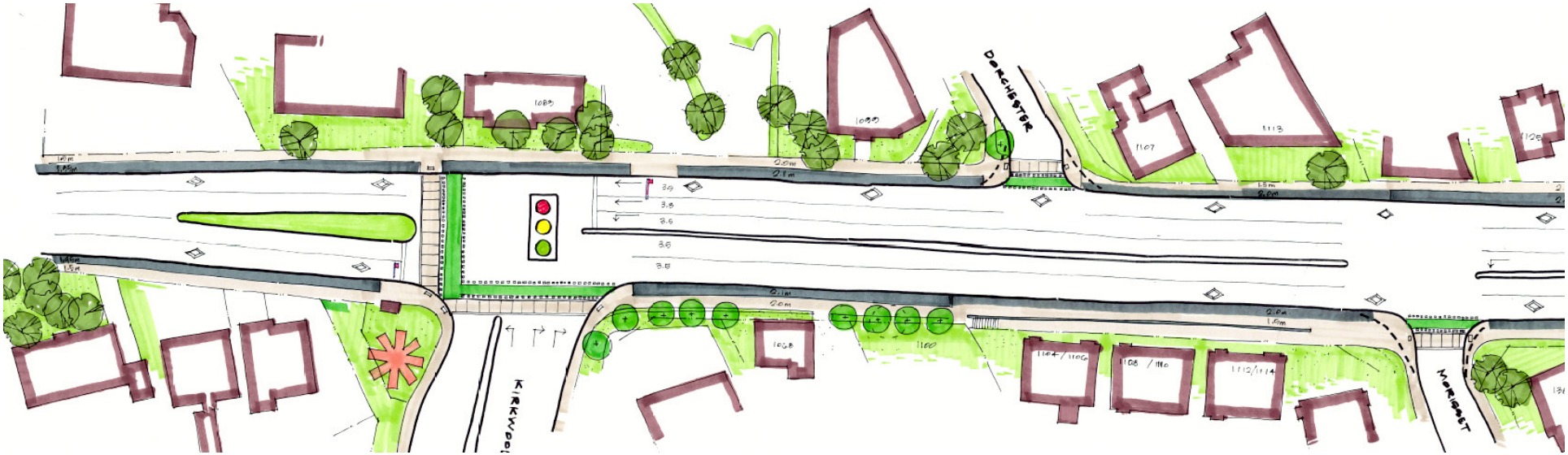
Section 2



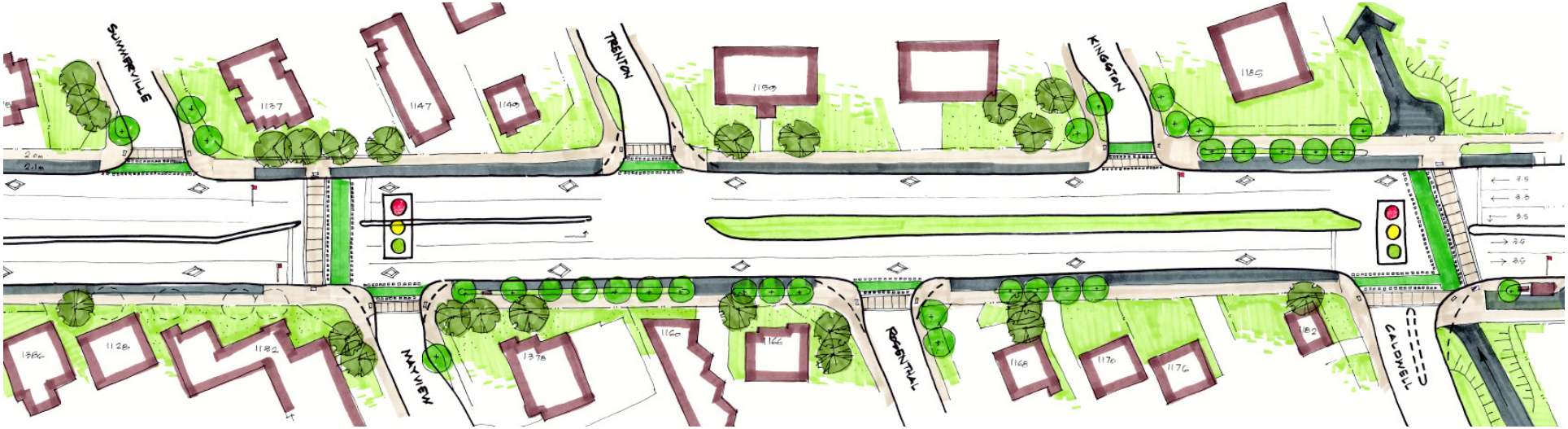
Section 3



Section 4



Section 5


SUMMERVILLE
TRENTON
KINGSTON
MAYVIEW
ROSENTHAL
CALDWELL
1137
1147
1149
1150
1185
1128
1132
1136
1138
1166
1168
1178
1176
1182

Section 6