



Plan de Conception Communautaire de Leitrim

Juillet 2005

Publication #3-07

OTTAWA CITY COUNCIL
13 AND 15 JULY 2005
ANDREW S. HAYDON HALL

DISPOSITION 37

4. LEITRIM COMMUNITY DESIGN PLAN, OFFICIAL PLAN AMENDMENT - CERTAIN LANDS IN LOTS 16,
17 AND 18 OF CONCESSIONS 4 AND 5

COMMITTEE RECOMMENDATIONS AS AMENDED

That Council:

1. Approve the Leitrim Community Design Plan, as detailed in Document 6 (under separate cover).
2. Adopt Official Plan Amendment No. 30 to the City of Ottawa Official Plan (2003), as detailed in Document 4, to change certain lands on Schedule B within Leitrim from Employment Area to General Urban Area as per the recommended land use plan in the Leitrim Community Design Plan.
3. Delete Subsection 5.4, C19 in its entirety, which suggests appropriate parking standards for Mixed Use Centres, to be replaced with the following paragraph:

Parking requirements in Mixed Use Centres: Reduced minimum and maximum parking ratios for retail, office commercial and residential will be implemented at the time of zoning in accordance with the new City of Ottawa Comprehensive Zoning By-law for lands within the Core.
4. Add the following to Section 9.3 on Page 76 of the Leitrim Community Design Plan:
(c) A traffic impact statement is required during the development review process for all future subdivisions along Findlay Creek Drive. The statement should investigate and consider traffic calming measures along Findlay Creek Drive should they be warranted.
5. The social housing component of the Leitrim Community Design Plan be at least 7% of residential units (i.e. affordable to the 20% of households in Ottawa that are lower income), subject to federal/provincial funding.
6. Approve the following technical corrections, revisions and inconsistencies to the final report of the Leitrim Community Design Plan:
 - a) The phrase "with the opportunity for passive recreation uses such as walking trails" be deleted from the subsection entitled "Transport Canada Lands" in Section 6.1;

- b)** Guideline C1 in Section 5.4 be revised so that it reads: "For each of the Mixed Use areas along Bank Street, a composite site plan for the entire Mixed Use area must be approved prior to the first development application for the area"; and
- c)** The phrase "Official Plan's target for Leitrim is 5500 households" under the "Units" table in Section 4.3 and the sentence "The Official Plan directs that Leitrim will accommodate 5,500 households by 2021" in Section 2.1 be removed in their entirety;
- d)** The number in the second paragraph of Section 9.4 regarding the percentage of multiple-unit buildings in Leitrim be changed from "45%" to "55%"; and
- e)** The revisions identified on the attached map, entitled "Revisions to Land Use Plan – June 28, 2005, Leitrim Community Design Plan", be made to the land use plan within the Leitrim Community Design Plan.

CARRIED

Remerciements

Barbara Barr Fred Barrett George Barrett Joan Barrett Lois Barrett Ian Baxter Tom Breuer Jim Burghout Sandra Cadieux Vandra Candon Gilles Champoux Glenn Clarke Seth Cwinn Marc Daigneault Louis DiRamo Russell Drummond Albert Dugal Arlene Bomback-Fortin Sandy Garland David Gladstone William Grant Lisa Headley Kennedy Johnstone Aleata Karstad Maureen Kemp Kristean Kemp Robert Kemp Paul Koch David Krajaefski Peter Krippel Yvon Lacroix Silvie Lacroix Sylvie Lalonde Andre Larouche John Lawrence Marc Lebel Bruce Lillies Cindy MacMillan Philip Martis John McCalla Shawn Melhotre Nicole Parent Vince Petrelli Tad Piaroscinnowski Stephen Pichette L.D. Raimo Graham Ritchie Nick Roberts Jeanne Romain Bill Royds Andy Ruta Carm Saffioti Willis Scanlon Meg Sears Gina St. Amoir Mike Thomas Stella Val Leo Vanderydt Suzanne Vanderydt Fiona Walker Pansy Waterman Corey Wood

Ville d'Ottawa: Dana Collings Kevin Muir

Technical Advisory Committee:

Debbie Belfie Judy Billingsley Guy Bourgon Karen Currie Sandra Candow Roman Diduch Pierre Dufresne Diane Emmerson Chris Gordon Charles Goulet Annette Jones Cathlyn Kaufman Don Kennedy Jean Lachance Myles Mahon Diane Matichuk Larry Morrison Andy Naoum Heather Sanders Pat Scrimgeour Amira Shehata Harold Ship Leslie Vanclief

The Planning Partnership: Donna Hinde Rick Merrill Ron Palmer Michael Tocher Philip Weinstein

Cumming Cockburn Limited: Bob Wingate

Delcan Corporation: Ronald Jack Jason Jardine Ann Tremblay

StoneStable Consultants: Bill Levesque

Résumé

La communauté de Leitrim est un secteur d'environ 520 hectares situé dans le sud d'Ottawa. Il est délimité au nord par le chemin Leitrim, au sudouest par les terres humides de Leitrim et, pour la plus grande part, par la rue Bank à l'est et le chemin Albion à l'ouest. À l'exception de quelques usages commerciaux, institutionnels, industriels et résidentiels concentrés principalement aux intersections de la rue Bank et du chemin Albion avec le chemin Leitrim, son territoire est, à l'heure actuelle, essentiellement non aménagé. En raison des pressions accrues qu'exercent les grands et petits propriétaires fonciers qui désirent lotir leurs biens-fonds, il était devenu indispensable d'élaborer un plan de conception communautaire afin de définir une vision coordonnée pour guider la croissance de ce secteur.

C'est donc dans cette optique que le Plan de conception communautaire (PCC) de Leitrim a été entamé en novembre 2003. Le Plan officiel préconise pour les « collectivités en développement », comme celle de Leitrim, une combinaison d'utilisations du sol et de types d'habitations, dans un aménagement compact et polyvalent où sont regroupés installations et services de quartier et qui favorise la marche et le transport en commun. Le PCC de Leitrim comporte six grands volets : plan d'utilisation du sol, lignes directrices pour la conception communautaire, plan des espaces verts, plan des services publics, plan du réseau de transport et plan de mise en oeuvre.

Le plan d'utilisation du sol (Section 4.0) a été préparé en fonction des considérations actuelles relatives aux conditions, à l'infrastructure de transport et aux services publics pour le secteur, des orientations du Plan officiel et des commentaires recueillis à l'occasion des ateliers publics. Le cadre du plan a été établi à partir des discussions sur les trois solutions en matière d'utilisation du sol élaborées lors de l'atelier tenu en décembre 2003. Ces solutions proposaient différentes structures communautaires, qui variaient entre elles sur les plans du réseau routier, des zones d'emploi, des terrains à usage commercial, des réseaux de parcs et des combinaisons de types d'habitations. L'option privilégiée a été retravaillée au cours des ateliers publics subséquents, qui ont eu lieu en février et en septembre 2004. Le plan prévoit huit désignations d'utilisation du sol sur lesquelles reposeront les décisions futures concernant l'aménagement du territoire de Leitrim.

Le plan d'utilisation du sol propose cinq secteurs résidentiels, trois centres polyvalents situés le long de la rue Bank et des terrains consacrés à l'emploi dans le nord-ouest. Selon le PCC, la communauté de Leitrim comptera, une fois entièrement aménagée, environ 15 000 habitants et à peu près 5 300 unités d'habitation, 6 900 emplois et 30 000 m² de surface utile réservée au commerce de détail. Le plan est organisé en fonction de huit éléments clés :

- (1) Espaces verts – Une organisation selon les parcs structurés et les espaces naturels, qui doivent être ouverts et accessibles au public, soit en donnant directement sur le domaine public, soit en y étant reliés par des sentiers pour piétons et des pistes.
- (2) Rues – De belles rues faisant partie intégrante du domaine public, organisées selon un réseau modifié d'artères, de routes collectrices et de routes locales.
- (3) Transport en commun – Un réseau routier intégré donnant accès aux circuits d'autobus qui, eux, seront reliés au futur emplacement de la station du train léger sur rail et du parc-o-bus.
- (4) Centres polyvalents – Trois centres polyvalents aménagés le long de la rue Bank et qui, en tant que lieux de concentration d'activités, abriteront un vaste éventail de services et d'usages commerciaux, institutionnels et résidentiels.
- (5) Écoles – Quatre écoles élémentaires construites à des endroits qui deviendront des pôles d'attraction; les écoles mêmes seront considérées comme des bâtiments repères.
- (6) Zones résidentielles de haute densité – Usages résidentiels à densité plus élevée situés à proximité des pôles d'attraction comme les centres polyvalents ou autour de parcs.
- (7) Quartiers – Série de dix quartiers résidentiels, chacun doté d'un centre névralgique et caractérisé par une combinaison de types d'habitations.
- (8) Emploi – Secteur réservé aux usages créateurs d'emplois de manière

à respecter l'orientation du Plan officiel concernant un équilibre entre l'habitation et l'emploi.

Les lignes directrices pour la conception communautaire (Section 5.0) établissent une orientation concrète en matière de conception en indiquant comment les objectifs du Plan officiel seront réalisés dans la communauté. Elles fournissent des directives précises pour le processus d'examen des projets d'aménagement. Elles sont également organisées en fonction des huit éléments clés du plan d'utilisation du sol. En règle générale, elles régissent la conception de ce qui suit :

- tous les bâtiments (orientation, matériaux utilisés pour la façade, dimensions, surface construite, aménagement paysager, etc.);
- les stationnements et les rues internes (emplacement, aménagement paysager, écrans, normes, etc.);
- les rues (arbres, éclairage, affichage, etc.);
- les parcs et la gestion des eaux pluviales;
- les sentiers publics et les liens pour les piétons.

Le plan des espaces verts (Section 6.0) circonscrit le réseau de parcs et précise l'emplacement des caractéristiques naturelles, des bassins de gestion des eaux pluviales et des sentiers publics proposés pour Leitrim. Il est conforme aux objectifs du Plan officiel puisqu'il prévoit 82,3 hectares en tout d'espaces verts (5,5 hectares pour 1 000 résidents) et 36,9 hectares de parcs (2,46 hectares pour 1 000 résidents). Ces espaces verts sont répartis entre le parc Leitrim (parc de district existant), deux nouveaux parcs communautaires, sept nouveaux parcs de quartier, deux nouveaux bassins de rétention des eaux pluviales, le couloir de gestion des eaux pluviales et le boisé situé à l'ouest du chemin Albion.

Le plan du réseau de transport (Section 7.0) précise les réseaux routiers recommandés pour Leitrim, selon les orientations du Plan officiel et du Plan directeur des transports. Ainsi, la rue Bank et le chemin Albion seront transformés en artères à quatre voies, tandis que le chemin Leitrim et le prolongement de la promenade Earl Armstrong au sud de Leitrim seront des artères à deux voies. Le réseau de routes collectrices et de routes locales proposé pour Leitrim est inspiré d'un réseau routier modifié. Une évaluation a confirmé qu'il a la capacité voulue pour permettre la circulation locale et de transit, qu'il assure un bon accès piétonnier, qu'il dessert bien

les centres commerciaux et que le transport en commun y sera accessible et offrira plusieurs possibilités d'itinéraires. En ce qui a trait au transport en commun rapide dans le secteur, le PCC renvoie à l'étude d'évaluation environnementale (EE) du projet de couloir nord-sud du train léger sur rail, qui doit être terminée en septembre 2005.

Le plan des services publics (Section 8.0) repose sur le Leitrim Community Design Plan Serviceability Report, lequel contient les plans recommandés pour le branchement de Leitrim aux réseaux d'aqueduc et d'égouts séparatifs et pluviaux. Le secteur sera raccordé à la station de pompage de Leitrim, qui se trouve sur la promenade Findlay Creek, à l'ouest de la rue Bank, et qui est reliée à l'égout collecteur du chemin Conroy par une conduite de refoulement située sous la rue Bank. L'approvisionnement en eau sera ultérieurement assuré par le réservoir et la station de pompage d'Ottawa-Sud. Entre-temps, il est recommandé que la principale source d'eau provienne de la rue Bank. Pour ce qui est de la gestion des eaux pluviales, un bassin de rétention drainant la majorité du territoire de Leitrim sera aménagé du côté est de la rue Bank tandis qu'un second bassin, plus petit, sera construit dans le nord-ouest du secteur pour assurer le drainage des zones d'emploi et des propriétés résidentielles du nord.

Le plan de mise en oeuvre (Section 9.0) précise comment la vision énoncée dans le PCC de Leitrim sera réalisée. La mise en oeuvre du plan pourra faire l'objet d'une certaine interprétation, pourvu que la portée générale des politiques et des principes du PCC soit respectée. L'aménagement de Leitrim se fera par étapes, d'est en ouest à partir de la rue Bank, là où se trouve présentement l'égout séparatif collecteur. Les règlements de zonage habilitants, les plans de lotissement et la réglementation du plan d'utilisation du sol et les lignes directrices pour la conception communautaire régiront les questions relatives aux demandes d'aménagement. Le personnel pourra approuver des modifications mineures au PCC, mais les changements en profondeur devront être soumis à l'examen et à l'approbation du Comité et du Conseil.

1.0 Introduction

Leitrim est une communauté urbaine située dans la partie sud d'Ottawa, dans l'ancienne Ville de Gloucester. Le présent Plan de conception communautaire concerne un territoire d'environ 500 hectares. Bien que ce secteur soit historiquement conçu comme un village, une modification au Plan officiel de la Ville de Gloucester a fait passer Leitrim de zone visée par la Politique rurale à zone visée par la Politique urbaine en 1990. Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa (2003), appelé « Plan officiel » dans le présent document sauf mention contraire, désigne la plus grande partie de Leitrim comme étant une « collectivité en développement ». Cette désignation nécessite la réalisation d'un plan de conception communautaire avant tout traitement de nouvelle demande d'aménagement.

À l'automne 2003, l'équipe de The Planning Partnership (le Partenariat pour la planification) était constituée par la Ville d'Ottawa et chargée d'élaborer un plan de conception communautaire permettant d'orienter les aménagements à Leitrim. En raison des récentes pressions en faveur d'aménagement dans la collectivité provenant de divers propriétaires, la réalisation d'un plan de conception communautaire pour Leitrim est opportune.

1.1 Objet du Plan

Le Plan de conception communautaire de Leitrim vise principalement à préparer un plan conceptuel détaillé d'aménagement et une étude de viabilisation qui orienteront les aménagements futurs dans le secteur d'étude. Le Plan de conception communautaire (PCC) de Leitrim a pour objet :

- De décrire le contexte du secteur et tout problème devant être abordé;
- D'établir la diversité et l'emplacement des types de logements résidentiels, dont 60 % au maximum seront des logements unifamiliaux ou jumelés, au moins 10 % des appartements et au moins 30 % d'autres formes de logements multiples;
- D'établir une moyenne globale par hectare net de 29 unités de logements unifamiliaux, jumelés et maisons en rangée;
- De déterminer comment les utilisations de sol proposées aideront à atteindre les objectifs d'emplois et de ménages (1,3 emploi par ménage);

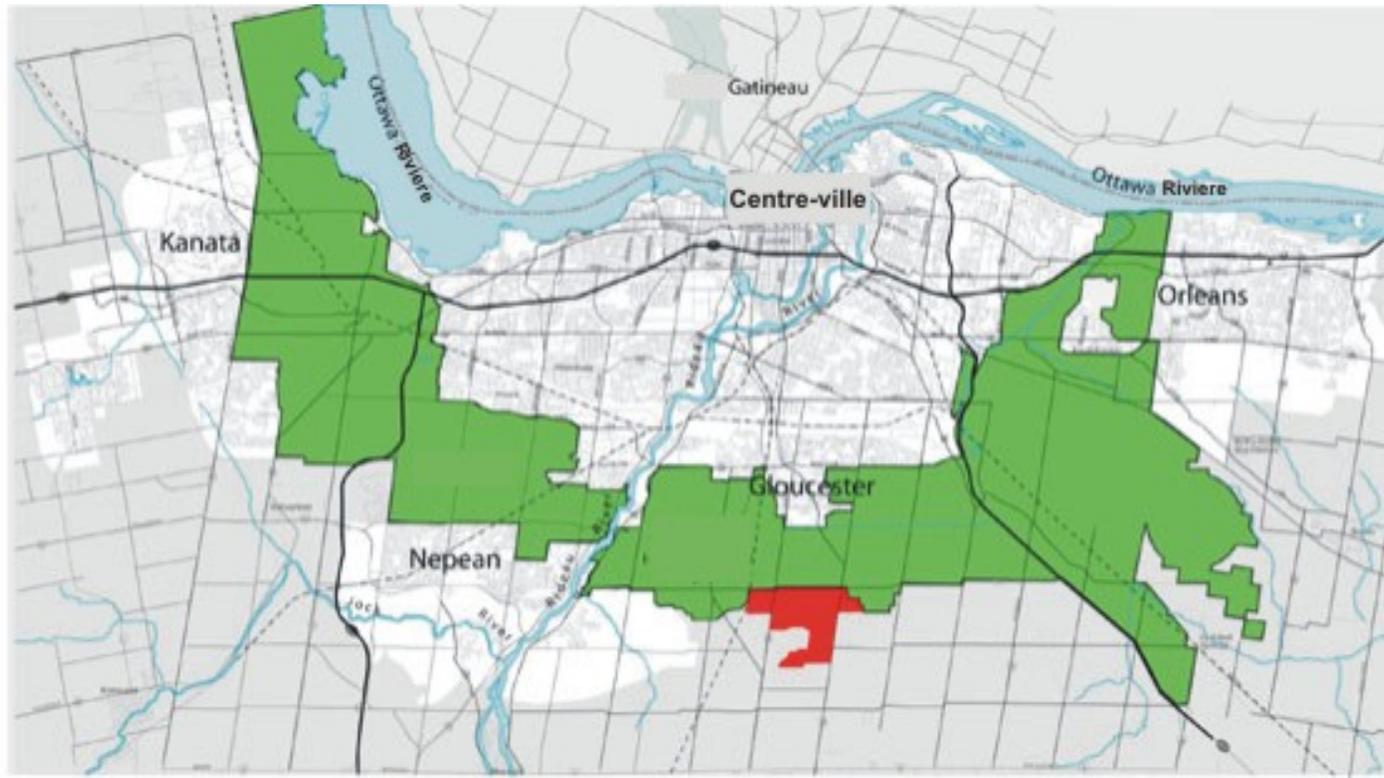
- D'établir un quadrillage modifié comme méthode privilégiée d'alignement des routes du secteur;
- De protéger et de mettre en valeur les fonctions et les éléments naturels du secteur;
- De déterminer comment le modèle d'aménagement permettra de créer une identité propre, une variété de formes bâties et de façades grâce notamment aux couleurs, aux matériaux, aux marges de reculement uniformes, à la dispersion plutôt qu'à la concentration des types de logements et aux variations dans l'agencement des bâtiments sur les terrains;
- D'exposer une stratégie de mise en œuvre du PCC qui fasse état des modifications requises au Plan officiel et qui permette d'orienter le zonage;
- De fournir un plan d'exécution graduel pour le plan d'aménagement et un projet de mise en œuvre efficace.

Le Plan de conception communautaire de Leitrim contient :

- Un Plan d'utilisation du sol (page 26);
- Des lignes directrices de conception communautaire (chapitre 5);
- Un plan des espaces verts (chapitre 6);
- Un plan du réseau de transport (chapitre 7);
- Un plan de viabilisation (chapitre 8).

1.2 Secteur d'étude

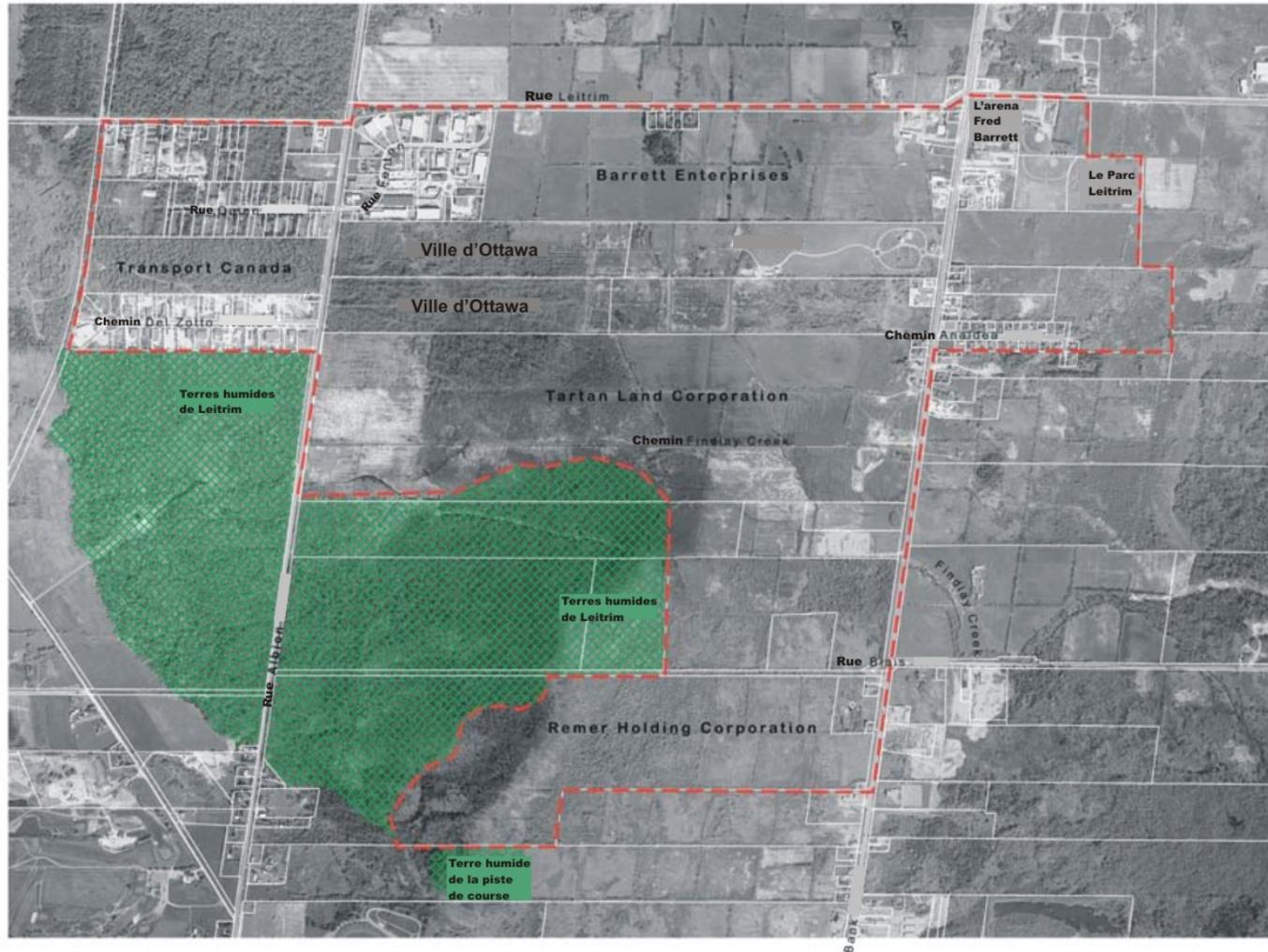
Leitrim est situé au sud-est d'Ottawa, à environ 2 km à l'est et légèrement au sud de l'aéroport international d'Ottawa. Le secteur est délimité au nord par le chemin Leitrim, à l'est par la rue Bank essentiellement et à l'ouest par le chemin Albion essentiellement. De petites parties du secteur d'étude, à l'extrémité nord et jouxtant le chemin Leitrim, se prolongent un peu au-delà de la rue Bank et légèrement à l'ouest au-delà du chemin Albion. La limite sud du secteur d'étude n'est pas définie par une voie publique mais le prolongement futur du chemin Earl Armstrong sera situé à proximité de cette limite.



Secteur d'étude de la collectivité de Leitrim.

1.3 Propriétaires principaux

Le schéma de propriété foncière, sur lequel figurent les propriétaires principaux, est illustré sur le plan ci-dessous.



Principaux propriétaires dans le Plan de conception communautaire de Leitrim

1.4 Processus de consultation

La conception communautaire de Leitrim a été organisée autour de trois ateliers, au cours desquels tous les participants intéressés ont été invités à collaborer avec l'équipe de consultants. Ces ateliers ont permis la participation du personnel de la Ville, des offices de protection de la nature, des propriétaires, des groupes d'intérêts, des résidents du quartier et des membres du public intéressés.

Atelier n° 1 (les 1^{er} et 2 décembre 2003) :

Compréhension commune des problèmes, défis et principes de conception, et options d'aménagement

La première journée a permis de rencontrer les intervenants, d'obtenir de l'information, d'échanger des idées, de confirmer les « acquis » qui permettraient d'orienter la préparation des concepts d'utilisation du sol, et d'établir les principes fondamentaux orientant la conception.

Quatre réunions séquentielles ont été organisées pendant cette journée. On a pu y discuter de la viabilisation, de transport, de transport en commun, d'éléments naturels et de politique d'aménagement dans le secteur. Ces réunions comportaient des discussions avec les membres du Comité consultatif technique du projet, les promoteurs et leurs consultants, les groupes d'intérêts et le public. Chaque séance a débuté par une courte présentation de l'équipe de consultants, qui avait pour but de partager l'information et d'assurer la précision et la cohérence des données disponibles. Les discussions qui ont suivi ont permis de rassembler les nouvelles données et de partager les nouvelles idées et les nouveaux intérêts. Chaque séance était échafaudée à partir de la précédente. Dès que de nouveaux renseignements étaient obtenus, ils étaient présentés aux groupes suivants aux fins de discussion. La première journée s'est achevée par une discussion sur les acquis de la collectivité et les principes fondamentaux qui permettraient d'orienter un aménagement conceptuel.

La seconde journée d'atelier s'est appuyée sur les résultats de la première pour préparer des concepts d'utilisation du sol pour la collectivité. Les membres du Comité consultatif technique, les consultants des promoteurs, les



Préparation des concepts lors de la 2^e journée de l'atelier.



Présentation des concepts au groupe.



Préparation de l'un des concepts lors du 2^e atelier de décembre.

groupes d'intérêts et les membres du public ont été invités à se joindre à l'équipe de consultation pour élaborer des options pour Leitrim.

Le groupe a été divisé en quatre équipes, chacune étant affectée à un programme précis et chargée d'élaborer un tracé routier de base et un Plan d'utilisation du sol fondés sur ce programme. Après la séance de conception, chaque groupe a fait une brève présentation suivie d'une discussion visant à obtenir des commentaires sur les différentes options de conception formulées. Ensuite, après quelques ajustements apportés à chacune de ces options, les concepts ont été présentés aux membres du public lors d'une réunion portes ouvertes tenue en soirée.

Atelier n° 2 (le 23 février 2004) :

Élaboration du plan de conception communautaire recommandé

Le deuxième atelier avait pour objet de prendre connaissance des commentaires émis sur le cadre de travail d'un plan de conception communautaire recommandé. D'abord, une réunion a été organisée avec les membres du Comité consultatif technique afin d'évaluer les diverses options et les éléments privilégiés. À partir de ces discussions, l'équipe de consultants a préparé un plan-cadre regroupant les éléments privilégiés du plan. Des séances de travail ont été menées avec les promoteurs et leurs consultants, les groupes d'intérêts et les membres du public afin d'examiner les concepts et le cadre de travail d'un plan privilégié d'utilisation du sol.

Atelier n° 3 (le 23 septembre 2004) :

Solutions de rechange en matière d'utilisation du sol sur les anciens sites de gestion des eaux pluviales

Un troisième atelier a été programmé afin de traiter de certains changements possibles au plan de conception. Des études détaillées de conception technique, conjuguées au plan de gestion environnementale et aux mesures d'atténuation, ont révélé une sensibilité de l'assise rocheuse. Étant donné les avantages financiers liés au déplacement du bassin de rétention des eaux pluviales, la Ville a choisi de rechercher de nouveaux emplacements pour les bassins. Par conséquent, les nouvelles options d'utilisation du sol visant trois emplacements précédemment consacrés à la gestion des eaux pluviales ont été examinées par le Comité consultatif technique, les propriétaires et les membres du public.

2.0 Context de conception

2.1 Utilisation du sol

Contexte local

Le secteur d'étude de Leitrim est situé dans la partie sud-ouest de l'ancienne Ville de Gloucester. Il est immédiatement adjacent à la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale sur sa limite nord, et sa limite sud se prolonge jusqu'à la limite d'expansion urbaine définie dans le Plan officiel de la Ville. On retrouve au nord-ouest l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. En raison de la proximité de l'aéroport, la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport (ZIEA) de Transports Canada déborde sur l'angle nord-ouest du secteur d'études. La station des forces canadiennes Leitrim, du ministère de la Défense nationale, se trouve à l'est.

Utilisations du sol actuelles

Globalement, le secteur d'étude n'est pas aménagé. Les utilisations existantes sont notamment résidentielles, institutionnelles, industrielles et récréatives. Les utilisations résidentielles existantes couvrent environ 32 terrains sur le chemin Quinn, à l'ouest du chemin Albion, 25 terrains sur Analdea, à l'est de la rue Bank, et 5 terrains du côté sud du chemin Leitrim. Près du centre du secteur d'étude, à l'ouest de la rue Bank, on retrouve le village de Findlay Creek, un quartier résidentiel de densité mixte en début d'aménagement. Des utilisations institutionnelles se trouvent près de l'angle de la rue Bank et du chemin Leitrim, notamment un poste de la police d'Ottawa et un édifice d'Hydro Ottawa, une caserne de pompiers, un centre communautaire, une église et le parc Leitrim, un parc de secteur où l'on retrouve l'aréna Fred-Barrett et un certain nombre de terrains de sports et de jeu. Au sud-ouest du chemin Leitrim et de la rue Bank se trouve un cimetière catholique. L'angle nord-ouest du secteur d'étude est occupé par des utilisations industrielles, comme les parcs industriels Albion et Del Zotto.



Secteur d'étude de Leitrim.

Politique d'aménagement du territoire

Plan de la capitale du Canada (1999)

Le Plan de la capitale du Canada qualifie le secteur d'étude d'« urbain » et de « protection environnementale » dans le Plan conceptuel 2050 de la Région de la capitale nationale. Le secteur urbain est destiné à offrir un contexte symbolique riche pour le siège du gouvernement national et un point central d'expression de la culture, de l'histoire et des valeurs canadiennes.

Le secteur d'étude est en outre partiellement classé « élément physique important : hydrologie et géologie » sur la carte de synthèse environnementale. La section intitulée Aires de patrimoine naturel vise à créer un réseau d'aires de patrimoine naturel capable de protéger les écosystèmes importants que sont les terres humides d'importance, les forêts et les habitats fauniques. Les politiques pertinentes pour soutenir cet objectif, et susceptibles d'influencer la conception communautaire, exigent la protection des écosystèmes d'importance sur les terres du fédéral et une collaboration avec d'autres propriétaires et les organismes afin d'intégrer la gestion des zones de

conservation et de protéger les liens naturels au-delà des terres affermées du fédéral.

Déclaration de principes provinciale (2005)

Le gouvernement de l'Ontario a récemment adopté une nouvelle Déclaration de principes provinciale qui oriente la conception communautaire grâce à des modèles efficaces d'utilisation, d'infrastructure et d'installations conçus de manière à ne pas toucher les terres humides d'importance provinciale et à protéger la diversité des éléments naturels et des liens naturels qui s'y intègrent. Divers types de logement et de densités doivent être proposés, tout comme un réseau de transport sûr, écologique et efficace sur le plan énergétique.

Plan officiel de la Ville d'Ottawa (mai 2003)

Leitrim est l'une des trois localités désignées pour un aménagement à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Le Plan officiel stipule que Leitrim doit pouvoir accueillir 5 500 ménages d'ici à 2021. Leitrim est désigné zone urbaine générale, secteur d'emploi et principal espace ouvert. Une désignation superposée de « collectivité en développement » s'applique également à une partie de l'enveloppe urbaine de Leitrim.

Le Plan contient des politiques de gestion de la croissance dans la zone urbaine qui visent à favoriser les aménagements compacts et polyvalents en équilibrant les possibilités de logement et d'emploi. Une proportion d'au moins 1,3 emploi par ménage sera prise en compte dans le nombre de terrains désignés pour les aménagements d'emploi et résidentiels de chacun des trois quartiers urbains situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure.

Des logements abordables devront être aménagés, conformément à la politique de la Ville applicable dans tous les aménagements et réaménagements résidentiels de Leitrim. Le Plan officiel définit le logement abordable comme un logement, appartenant à ses occupants ou loué par eux, pour lequel un ménage dont le revenu est faible ou moyen ne paye pas plus de 30 % de son revenu annuel brut. Le Plan officiel stipule que 25 % de tous les aménagements et réaménagements résidentiels doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal au 30^e percentile (locataires) et égal au 40^e percentile (propriétaires occupants).

Le Plan officiel contient en outre des objectifs précis en matière de transport, notamment un fractionnement du transport, d'ici à 2021, de 10 % pour la marche, de 3 % pour le cyclisme et de 30 % pour le transport en commun. Les plans de conception communautaires doivent à ce titre créer des environnements favorables aux cyclistes et au transport en commun.

Dans les collectivités en développement, le Plan officiel établit des objectifs de 2,0 hectares de parcs et d'aires de loisirs par millier d'habitants, soit 8 à 10 % des terres aménageables, et de 4,0 hectares d'espaces verts en général par millier d'habitants, soit 16 à 20 % des terres aménageables, en incluant l'intégralité des parcs et des aires de loisirs, les zones environnementales et les bassins de rétention des eaux pluviales.

Leitrim est immédiatement adjacent à l'aéroport d'Ottawa. Aucune utilisation sensible au bruit ne sera autorisée entre les limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa et le 35NEP/NEF (les bâtiments de l'aéroport), à l'exception du réaménagement d'utilisations résidentielles existantes ou non sensibles au bruit, de l'aménagement intercalaire d'utilisations résidentielles et d'hôtels et de motels (sous réserve d'une justification et d'études détaillées sur le bruit).

Plan directeur des loisirs du secteur de croissance de Gloucester

Le *Plan directeur des loisirs du secteur de croissance de Gloucester* (1992) désigne cinq pierres angulaires :

- Protéger, préserver, acquérir et entretenir les aires et les éléments naturels;
- Acquérir des terrains riverains et, si possible, considérer les littoraux comme des parcs naturels et acquérir des plans d'eau appropriés pour les activités aquatiques;
- Constituer un réseau de parcs à trois niveaux, bien défini et équilibré;
- Aménager des liens adéquats;
- Acquérir des plateaux adéquats, offrant une façade, une forme et une superficie suffisantes.



Ottawa Hydro building



Catholic church cemetery

2.2 Environnement

Terres humides de Leitrim

On retrouve à l'ouest et au sud de Leitrim les terres humides de Leitrim, un marécage d'environ 330 hectares. Ces terres sont riches en flore et en faune : elles abritent une vaste gamme de plantes importantes et diverse espèces d'oiseaux, de mammifères, de poissons, d'amphibiens et d'insectes. Les terres humides de Leitrim ont été évaluées terres humides d'importance provinciale de classe 1 en octobre 1989. En 1991, la propriété Tartan s'est vu attribuer une limite définitive, acceptée par Tartan, le MRN et un groupe de naturalistes. Cette limite a été approuvée par la Ville de Gloucester et la MROC dans une modification de 1992 du Plan officiel de Gloucester. La définition de la limite des terres humides et de la zone tampon des terres Remer a été établie par voie de décisions de la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) prise en 1994. Ces deux décisions ont permis d'établir la ligne d'aménagement admissible à Leitrim, et la division entre la zone urbaine et les terres humides d'importance provinciale est définie dans le Plan officiel.



Poste de police



Par industriel Del Zotto



Caserne de pompiers



Lotissement résidentiel du village de Findlay Creek



Lotissement résidentiel du village de Findlay Creek

« Terres humides Casino »

Les « terres humides Casino » jouxtent la limite sud de Leitrim, à l'extérieur de la zone urbaine. Bien que la limite d'aménagement des terres Remer, telle que déterminée par la CAMO, morcelle physiquement les « terres humides Casino » de la zone principale des terres humides de Leitrim, ces terres humides conservent leur importance provinciale puisqu'elles satisfont aux critères d'unification. Elles sont désignées terres humides d'importance dans le Plan officiel. Les études environnementales appuyant les demandes d'aménagement devront tenir compte du statut d'importance provinciale des « terres humides Casino ».

Autres terres humides

Le programme de travail du PCC de Leitrim comprenait l'unification potentielle d'autres terres humides environnantes aux terres humides de Leitrim. Dans le cadre de ce projet, deux terres humides non évaluées ont été désignées pour être prises en compte : la première est située entre le chemin Quinn et l'avenue Del Zotto, dans la zone urbaine de Leitrim (« site de Transports Canada ») et la seconde se trouve à l'est du circuit Rideau-Carleton et au nord du chemin Rideau, à l'extérieur de la zone urbaine (« terre humide de la piste de course »). Les services de la firme Jacques Whitford Environment Limited (JWL) ont été retenus par la Ville pour évaluer la possibilité d'unir ces terres humides aux terres humides de Leitrim. Les conclusions de cette évaluation ne recommandaient pas d'unifier le « site de Transports Canada » aux terres humides de Leitrim, étant donné qu'aucun ou peu d'éléments ou de fonctions de terre humide semblent justifier une unification. Toutefois, la propriété prise dans son ensemble peut constituer un lien naturel entre les terres humides de Leitrim au sud et les zones boisées/humides au nord du chemin Leitrim, et devrait être désignée en conséquence. L'évaluation fournissait comme conclusion que la « terre humide de la piste de course » possédait bon nombre d'éléments et de fonctions de terre humide pouvant justifier une unification. Une évaluation complète appliquant le système d'évaluation des terres humides du ministère des Richesses naturelles sera réalisée en 2005 par la Ville afin de confirmer les limites et l'importance des terres humides. Cette investigation n'a aucune répercussion sur les terrains de la collectivité de Leitrim.

Sites d'ÉÉEZNU

La Ville réalise actuellement une étude d'évaluation environnementale des zones naturelles urbaines (ÉÉEZNU) dans le cadre du Plan directeur des espaces verts. Cette ÉÉEZNU a pour objet de désigner les terrains boisés, les terres humides et les ravins situés dans la zone urbaine et méritant d'être protégés. Cette étude permettra d'établir les valeurs environnementales relatives des éléments naturels, d'élaborer des critères d'évaluation, d'établir les priorités de protection et de proposer des recommandations de gestion des éléments naturels urbains, en consultation avec le public. Quatre sites ont été désignés à Leitrim dans le cadre de l'ÉÉEZNU. Aucun d'entre eux n'a été évalué et tous sont considérés comme des terrains « candidats ». Le « Site 105 » est situé du côté ouest du chemin Albion, entre les chemins Del Zotto et Quinn (le « site de Transports Canada » décrit au paragraphe précédent). Le « Site 106 » se trouve du côté est du chemin Albion, au sud du parc industriel du chemin Fenton. Le « Site 107 » est situé juste au sud du chemin Leitrim, entre le chemin Albion et la rue Bank. Le « Site 108 » jouxte la rue Bank, entre le ruisseau Findlay et le prolongement du chemin Blais. Des études d'impact sur l'environnement devront être réalisées pour les quatre sites, dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.



UNAEES Sites in Leitrim.

2.3 Transport

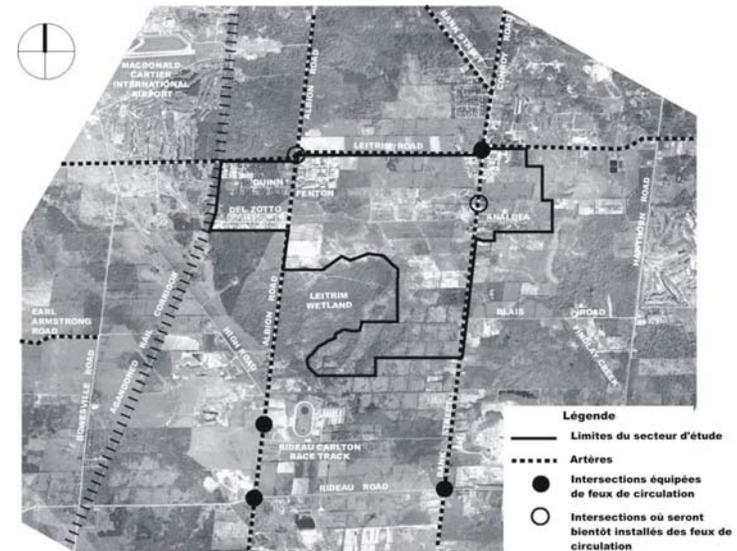
Toutes les routes limitrophes (à l'exception du prolongement du chemin Earl Armstrong) sont des artères rurales à deux voies, sauf un court tronçon de la rue Bank au sud du chemin Leitrim, qui est à quatre voies.

On compte actuellement trois intersections importantes dans les principales voies publiques du secteur d'étude. L'angle Bank/Leitrim, située au nord-est de Leitrim, supporte le plus fort volume de circulation et est munie de feux de circulation. L'angle Albion/Leitrim, au nord-ouest, a de tout temps été décalé à l'est et à l'ouest du chemin Albion par des panneaux d'arrêt aux approches de Leitrim.

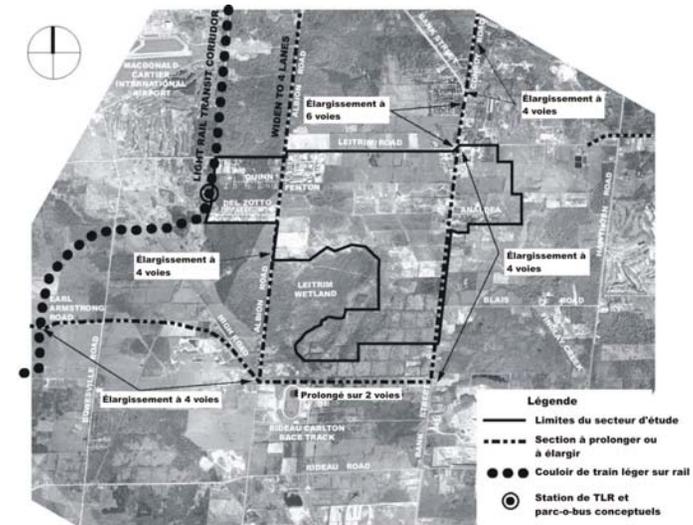
Cette intersection a été récemment réaménagée de manière à être alignée et a été munie de feux de circulation. L'angle Bank/ruisseau Findlay a également été récemment construit afin de drainer la circulation générée par l'aménagement du village de Findlay Creek; des feux de circulation y ont été installés.

On compte un certain nombre d'intersections de routes mineures le long des trois voies de délimitation, notamment avec le chemin Blais, la promenade Analdea, le chemin Fenton, le chemin Quinn et l'avenue Del Zotto. On retrouve des panneaux d'arrêt à toutes les voies secondaires de ces intersections. La limite de vitesse affichée sur toutes les voies de délimitation est de 80 km/h, avec une réduction à 60 km/h aux approches des intersections Bank/Leitrim et Albion/circuit Rideau Carleton, où sont installés des feux de circulation.

Le terminus sud actuel de l'O-Train, le réseau de train léger de la Ville, se trouve à la station Greenboro, qui fait partie du centre commercial South Keys, situé à environ quatre kilomètres au nord de Leitrim. La Ville procède actuellement à une évaluation environnementale du couloir nord-sud, en vue du prolongement du trajet de l'O-Train, qui reliera Leitrim à sa limite ouest, à l'ouest du chemin Albion. La collectivité de Leitrim est actuellement desservie aux heures de pointe par un circuit d'autobus express circulant dans les voies normales; le Transitway prend fin à l'aéroport. La circulation des cyclistes dans les artères de délimitation n'est pas facile. Le plus souvent, les accotements sont en gravier; bien que l'on retrouve des accotements



Contexte de transport



Modifications prévues au réseau de transport.

asphaltés dans le tronçon adjacent à la rue Bank, tout comme dans la partie du chemin Albion adjacente à la piste de course Rideau Carleton. Des voies et/ou des passages pour vélos sont également aménagés à certaines intersections adjacentes munies de feux de circulation.

La rue Bank étant une route provinciale du sud de la ville et le chemin Albion se prolongeant au sud jusqu'à la promenade Mitch Owens, ces deux voies publiques constituent des itinéraires importants pour les résidents navetteurs habitant dans les quartiers et les lotissements ruraux situés au sud de Leitrim.

Historique de la planification du transport dans la collectivité

D'importants travaux de planification du transport ont été réalisés au fil des années dans la collectivité de Leitrim et les parcelles qui la composent. D'une manière générale, ces études ont eu pour but de déterminer les modifications devant être apportées au réseau de transport pour mieux contribuer à la croissance prévue en matière d'emploi et d'habitation à Leitrim et dans la collectivité jumelée de Leitrim/Riverside Sud. Les modifications ou besoins déterminés étaient notamment les suivants :

- Accroissement du nombre de liens routiers communautaires vers le réseau adjacent de routes principales;
- Besoin d'élargir les chaussées principales internes et/ou adjacentes;
- Nouvelles routes ou nouveaux prolongements;
- Besoin d'élargir, en aval des collectivités, la route principale en arrivant vers la zone urbaine centrale d'Ottawa;
- Exigences en matière de transport en commun rapide dans les collectivités de Riverside Sud et Leitrim.

En ce qui concerne la collectivité de Leitrim, ces besoins de transport sont établis par rapport à un seuil d'aménagement d'environ 5 300 unités résidentielles. En plus de la croissance à Leitrim, d'autres projets ou propositions relativement récents dans le secteur ont fait l'objet d'études de transport et ont ou auront une incidence sur les routes du secteur d'étude.

Plan officiel et Plan directeur des transports de la Ville

Le Plan officiel et le Plan directeur des transports contiennent les buts et objectifs en matière de transport pour les 20 années à venir (2021), période pendant laquelle la ville devrait passer de 800 000 à 1,2 million d'habitants. En ce qui concerne la collectivité de Leitrim, un seuil de 5 300 unités

résidentielles a été pris en compte dans les deux plans. Cette croissance, conjuguée à la croissance considérable à Riverside Sud et dans d'autres secteurs du sud-est d'Ottawa, a donné lieu à une hausse du nombre de modifications importantes en matière de transport en commun et de routes dans le secteur sud-est, y compris les quartiers jouxtant Leitrim. En raison de ces modifications, les niveaux de croissance démographique actuellement approuvés pour Leitrim, et pour d'autres secteurs de croissance du sud-est d'Ottawa, peuvent être adéquatement pris en charge. La solution est toutefois qu'une hausse importante du nombre d'usagers du transport en commun soit observée de manière à ce que le nombre d'usagers, sur l'ensemble du territoire municipal, aux heures de pointe augmente de 17 %, sa valeur estimée, à 30 %. C'est en raison de cette importance accordée à la hausse des déplacements sans automobile que le transport en commun est traité en priorité dans les plans de la Ville. Il convient de noter que, en ce qui concerne la collectivité de Leitrim, la mise en place du transport par train léger du sud des plaines LeBreton au chemin Leitrim et de l'est des plaines LeBreton au Centre Rideau constitue un projet prioritaire pour la Ville, dans le cadre de son programme d'expansion du transport en commun rapide.

De même, les modifications proposées aux artères adjacentes, conformément au Plan directeur des transports, touchent directement la collectivité de Leitrim et l'élaboration du Plan de conception communautaire. Il est prévu que la rue Bank sera élargie à quatre voies entre 2013 et 2021. Le chemin Albion devrait également être élargi à quatre voies pendant la même période, et le chemin Earl Armstrong devrait être prolongé à deux voies vers l'est, entre le chemin Albion et la rue Bank d'ici à 2008-2009, en fonction du budget, des priorités et des besoins.

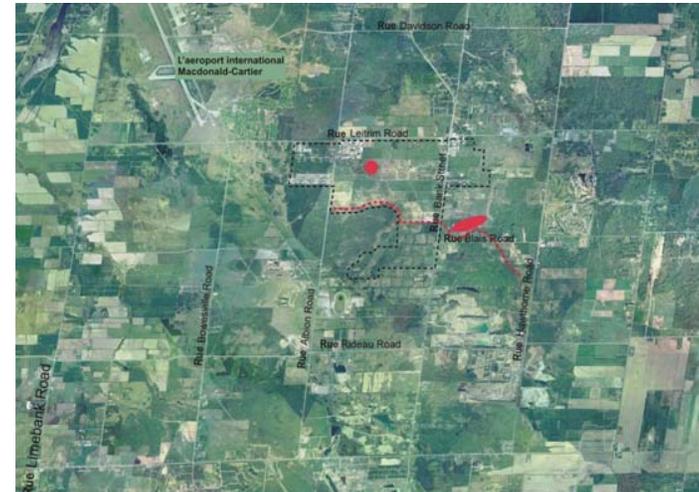
2.4 Viabilisation municipale

Eaux pluviales

Le secteur d'aménagement de Leitrim est relativement plat, avec une légère déclivité de l'ouest vers l'est. Les terrains situés entre le chemin Albion et la rue Bank sont « bombés » dans le sens nord-sud, donnant naissance aux terres humides de Leitrim, au centre du secteur d'étude. Le drainage des eaux pluviales dans le secteur d'étude est actuellement assuré grâce à une série de fossés et de drains municipaux qui se déchargent dans le ruisseau Findlay. Le ruisseau Findlay coule le long de la limite nord des terres humides de Leitrim, traverse la rue Bank, serpente vers l'est en traversant le chemin Blais, et vient se jeter dans la rivière Castor puis dans la rivière South Nation. Pour permettre les premiers aménagements dans ce secteur, on a construit un bassin temporaire de gestion des eaux pluviales se déversant dans le ruisseau Findlay. Cette installation sera mise hors service lors de la construction de l'installation de gestion des eaux pluviales permanente.

Depuis 1989, l'ancienne Ville de Gloucester et la nouvelle Ville d'Ottawa ont toutes deux examiné les besoins et les solutions en matière de gestion des eaux pluviales nécessaires au développement de Leitrim. En 1995, un rapport intitulé « Leitrim Development Area Stormwater Management Environmental Study Report and Pre-Design » était rédigé par le personnel de la Ville. Ce rapport désignait les critères de conception des bassins nécessaires pour soutenir le développement futur de Leitrim. Plus précisément, ce rapport fournissait des détails préconceptuels d'un bassin de gestion des eaux pluviales (GEP) proposé près du centre du lotissement résidentiel prévu entre le chemin Albion et la rue Bank. D'autres installations autonomes étaient également recommandées pour d'autres secteurs, notamment les terrains situés à l'ouest du chemin Albion, à l'est de la rue Bank, le secteur industriel proposé ainsi que les terres Remer.

Jusqu'à ce jour, ce bassin de GEP central a franchi avec succès le processus provincial d'évaluation environnementale de portée générale (Annexe C), y compris deux demandes de hausse de niveau pour des ÉE individuelles, rejetées par le provincial. Le bassin de GEP central a également fait l'objet d'une approbation en vertu de la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* (processus de l'ACÉE), et le gouvernement fédéral (ministère des Pêches et des Océans) a conclu avec la Ville une entente de



Eaux pluviales

compensation pour l'habitat du poisson. De plus, les travaux proposés ont également reçu un certificat d'approbation du ministère provincial de l'Environnement. La conception finale du bassin de GEP central, qui comprenait la préparation et la mise en place d'un plan de gestion de l'environnement, a déterminé certaines sensibilités dans la couche supérieure de l'assise rocheuse. Par conséquent, afin de profiter des avantages environnementaux et financiers associés au déménagement du bassin, la Ville a choisi de rechercher d'autres options d'emplacement pour l'installation centrale.

La réévaluation de l'emplacement privilégié pour le bassin de GEP a essentiellement porté sur les secteurs situés à l'est du bassin original car cette installation se déverse dans le ruisseau Findlay, qui coule en direction est, à l'opposé des terres humides de Leitrim. Deux emplacements possibles ont été réévalués afin d'aménager le bassin résidentiel principal plus loin encore de la limite des terres humides de Leitrim. Le premier de ces emplacements jouxtait le ruisseau Findlay, du côté ouest de la rue Bank, et le second était adjacent au ruisseau Findlay, juste à l'est de la rue Bank.

Lors de l'examen supplémentaire, l'emplacement situé à l'ouest de la rue Bank n'a pas été jugé acceptable car l'assise rocheuse était en fait plus près de la surface qu'à l'emplacement original du bassin. L'emplacement situé à l'est de la rue Bank a été privilégié pour l'aménagement de l'installation de GEP en raison de sa distance de la limite des terres humides, parce que l'assise rocheuse descend considérablement à l'est de la rue Bank, assurant ainsi une bonne séparation verticale entre l'assise rocheuse et le fond du bassin proposé, et parce que sa superficie permet le regroupement de trois des quatre anciens bassins de GEP de Leitrim.

L'installation de GEP fait actuellement l'objet d'une nouvelle conception à son nouvel emplacement, et sa construction était prévue au début de 2005.

Le « bassin de GEP regroupé » proposé est un projet soumis aux redevances d'aménagement qui sera réalisé et payé par les promoteurs en vertu d'une « entente de financement préalable » avec la Ville. La Ville remboursera ensuite les promoteurs par le biais des redevances d'aménagement. La Ville budgétise l'installation de GEP résidentielle dans le cadre de ses prévisions quinquennales.

Approvisionnement en eau

Depuis 1989, l'ancienne Ville de Gloucester et la nouvelle Ville d'Ottawa ont réalisé des études et des analyses sur les besoins en eau potable à Leitrim. La Ville d'Ottawa a par la suite construit l'infrastructure externe nécessaire. En 1991, la Ville de Gloucester produisait un rapport préconceptuel fournissant les détails des travaux externes requis pour permettre le développement de la collectivité de Leitrim.

Plus particulièrement, les travaux recommandés comprenaient une canalisation de distribution reliant les chemins Hunt Club et Leitrim, ainsi qu'une station de pompage et un réservoir de stockage. La canalisation, la station et le réservoir ont été construits par la Ville entre 1996 et 2002, dans une emprise du CP et sur une propriété de la CCN située à l'est de l'aéroport international d'Ottawa. Il existait avant 1991 un réseau local de distribution comprenant la station de pompage de Gloucester Sud et la conduite d'eau principale longeant le chemin Leitrim et la rue Bank. Les stations de pompage d'Ottawa-Sud et de Gloucester-Sud ont pour fonction de fournir l'approvisionnement en eau nécessaire à Leitrim.

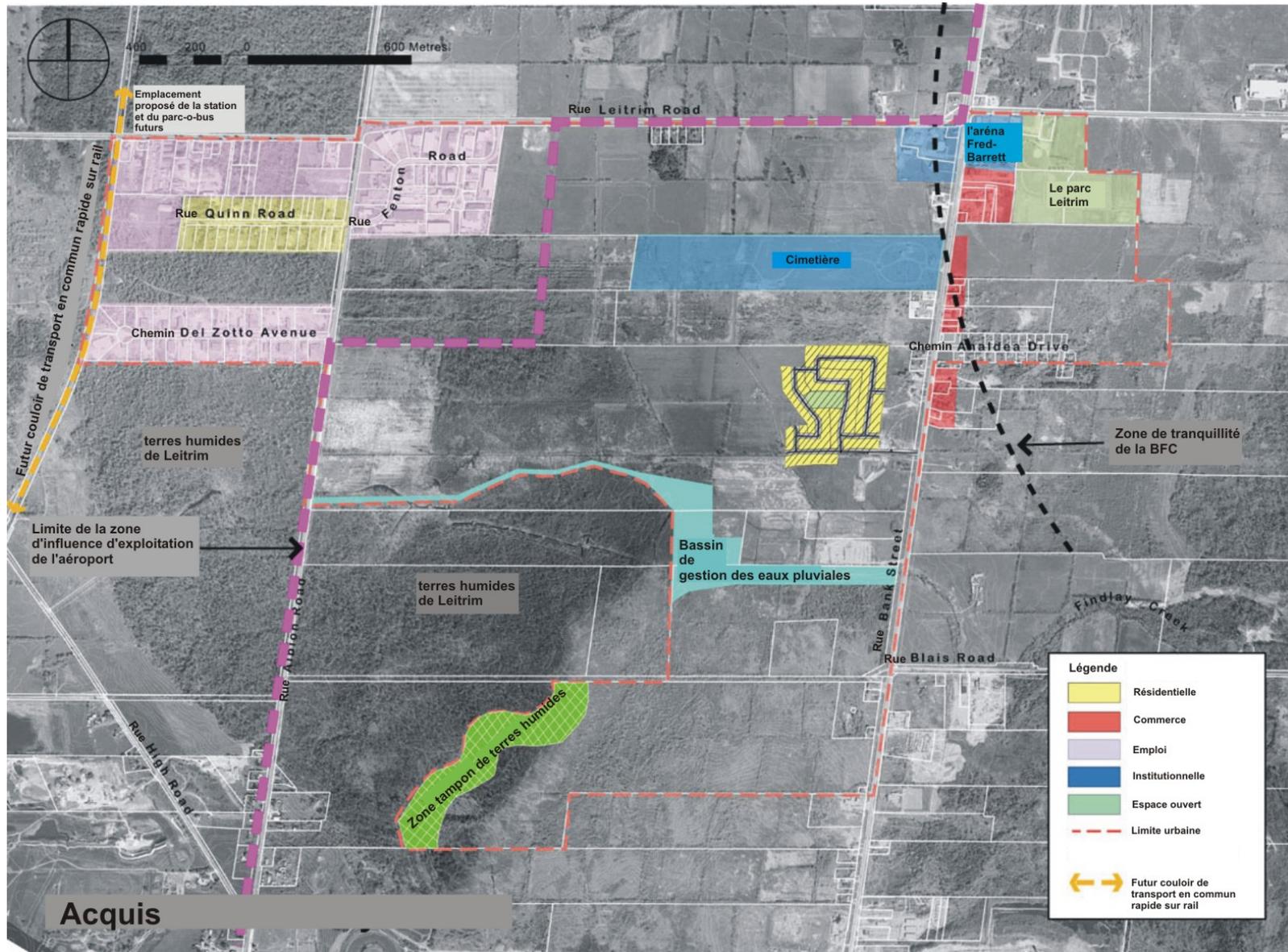


Conduites principales existantes

temporaires pourraient être nécessaires pour ainsi permettre un aménagement par étapes.

Services d'égouts

Après que la collectivité de Leitrim a été intégrée dans l'enveloppe d'aménagement urbain, l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) réalisa plusieurs études et rapports préconceptuels préalables à l'aménagement d'un réseau d'égouts et d'élimination des eaux usées. Le déversement d'eaux usées de tous les débits domestiques susceptible de supporter le développement de Leitrim est l'égout du chemin Conroy, dont la capacité a été évaluée à 400 litres/seconde. En 1989, la MROC réalisait un rapport directeur sur le drainage sanitaire pour la collectivité de Leitrim et mettait ce rapport à jour en 1992 afin d'y inclure un secteur urbain étendu, tel que déterminé par la Commission des affaires municipales de l'Ontario. En 1995, la MROC rédigeait le rapport préconceptuel sur le prolongement de l'égout domestique et la station de pompage du chemin Conroy. Ce dernier rapport comportait quelques modifications et mises à jour s'appliquant au rapport de 1992. En 1999, la MROC réalisait le rapport sur les services d'égouts domestiques et la station de pompage de Leitrim, qui constituait un



3.0 Options

3.1 Acquis

Les concepts d'utilisation du sol à Leitrim dégagés lors du processus de consultation publique étaient fondés sur les acquis suivants :

Limites du secteur d'étude

Le secteur d'étude du Plan de conception communautaire correspond aux limites du secteur urbain, telles que définies à l'annexe B du Plan officiel (voir la carte à la page opposée) et inspiré du Plan officiel de Gloucester et du Plan officiel régional. Les limites des terres humides de Leitrim sont ainsi fixées et aucun changement n'a été pris en compte dans le cadre du Plan de conception communautaire de Leitrim.

Emplacement et nombre de bassins de gestion des eaux pluviales

Pour le premier atelier, les installations de gestion des eaux pluviales devaient être intégrées dans le secteur d'étude. Le bassin de gestion des eaux pluviales précédemment approuvé était aménagé au centre de la localité. Son emplacement et sa conception préliminaire faisaient suite à une évaluation environnementale provinciale de portée générale, réalisée avec succès. Ils avaient également été approuvés en vertu de la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales*. Le ministère des Pêches et des Océans a également conclu avec la Ville une entente de compensation pour l'habitat du poisson. L'installation a en outre reçu un certificat d'approbation du ministère de l'Environnement. L'aménagement de trois autres installations de gestion des eaux pluviales était nécessaire à Leitrim : une à l'extrémité sud du territoire, une autre à son extrémité nord et la dernière du côté est de la rue Bank. Toutefois, à la suite d'examen subséquents des emplacements, les bassins central, Remer, et est ont été remplacés par un bassin regroupé unique qui jouxtera le ruisseau Findlay, immédiatement à l'est de la rue Bank et au nord du chemin Blais. L'aménagement d'un bassin de gestion des eaux pluviales immédiatement à l'ouest du cimetière est toujours nécessaire afin de desservir la partie nord du secteur d'étude, à l'ouest de la rue Bank.

Ministère de la Défense nationale

À l'est du secteur, le ministère de la Défense nationale (MDN) exploite la station des forces canadiennes Leitrim. Lors du premier atelier, un représentant du ministère de la Défense nationale a soulevé la question de l'aménagement proposé, en précisant que cet aménagement perturberait la zone de tranquillité de la base. Toutefois, aucune preuve susceptible de faire obstacle à l'aménagement de Leitrim n'a été fournie au cours de l'élaboration du présent plan.

Site d'enfouissement de Gloucester

Transports Canada a réalisé une *évaluation des risques pour l'ensemble de la zone d'étude* de l'ancien site d'enfouissement de Gloucester, adjacent à l'angle nord-ouest du secteur d'étude. Cette *évaluation des risques*, examinée par des pairs, concluait que « les conditions environnementales associées au site d'enfouissement de Gloucester ne représentent pas un risque pour la santé humaine ou écologique dans les utilisations du sol actuelles ou futures de la collectivité ».

Cimetière

Le cimetière est une utilisation existante (voir la carte à la page opposée) qui doit être intégrée dans la conception communautaire.

Zone d'influence d'exploitation de l'aéroport

La zone d'influence d'exploitation de l'aéroport (voir la carte à la page opposée), qui exclut toute utilisation sensible au bruit, s'étend sur environ 200 mètres à l'est du chemin Fenton et au sud de l'avenue Del Zotto.

Politiques d'urbanisme

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa exige que divers types de logement soient proposés, y compris un maximum de 60 % de maisons unifamiliales et jumelées, un minimum de 30 % d'habitations multifamiliales et un minimum de 10 % d'appartements. Le Plan officiel exige une densité globale de 29 unités par hectare dans le cas des habitations unifamiliales, jumelées et multiples, et un total de 5 300 unités et 1,3 emplois par ménage. Le Plan de conception communautaire doit également tenir compte des objectifs de la Ville en matière de transport d'ici à 2021, fixés à 10 % pour la marche, 3 % pour le vélo et 30 % pour le transport en commun. Autant que possible, tous les résidents devraient habiter à moins de 400 mètres d'un espace vert.

Écoles

Quatre emplacements d'écoles primaires ont été exigés à Leitrim par trois conseils scolaires, chacun d'une superficie de deux à trois hectares. Quatre emplacements ont donc été réservés dans le Plan de conception communautaire de Leitrim.

Couloir de train léger

Le couloir du prolongement futur du projet de train léger nord-sud, dans sa partie située à Leitrim, est prévu à l'ouest du chemin Albion et constitue la limite la plus à l'ouest du secteur d'étude. Dans ce couloir, une station de train léger et un parc-o-bus devront vraisemblablement être aménagés dans l'un des trois quadrants non aménagés de l'intersection du chemin Leitrim et du couloir de train léger. L'étude d'évaluation environnementale actuellement menée sur le couloir nord-sud permettra de déterminer l'emplacement privilégié pour la station de train léger et le parc-o-bus.

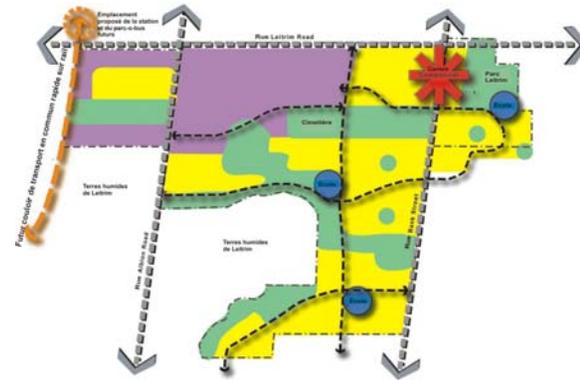
3.2 Trois options

Trois concepts ont été préparés lors du premier atelier avec les membres du comité consultatif technique, les consultants des promoteurs, les groupes d'intérêts et les membres du public. Après cet atelier, les concepts ont été précisés et la répartition des utilisations du sol a été calculée.

Le programme de création des concepts a été établi lors de l'atelier afin de déterminer l'emplacement du cœur commercial, la quantité de terrains destinés à l'emploi et les autres considérations d'utilisation du sol à prendre en compte. Cette approche a permis de préparer diverses options de conception. Les concepts proposaient des changements dans les domaines suivants :

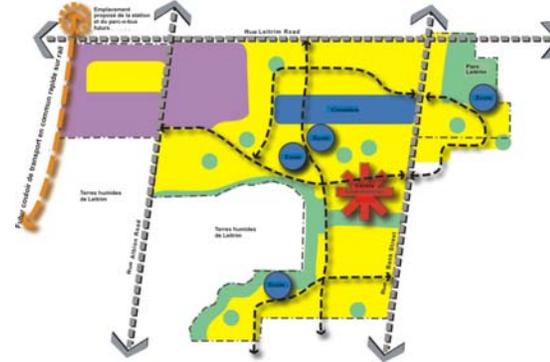
- Tracé routier;
- Quantité de terrains destinés à l'emploi;
- Emplacement du centre commercial;
- Réseaux de parcs;
- Diversité des types de logement.

Le concept A proposait l'aménagement du cœur commercial au centre historique de Leitrim, à l'angle du chemin Leitrim et de la rue Bank. Les terrains destinés à l'emploi ont été limités au secteur situé à l'ouest d'une route collectrice nord-sud proposée, qui constitue une limite pour les utilisations résidentielles situées au nord du cimetière. La quantité de terrains destinés à l'emploi proposée est légèrement inférieure à ce que propose le Plan officiel.



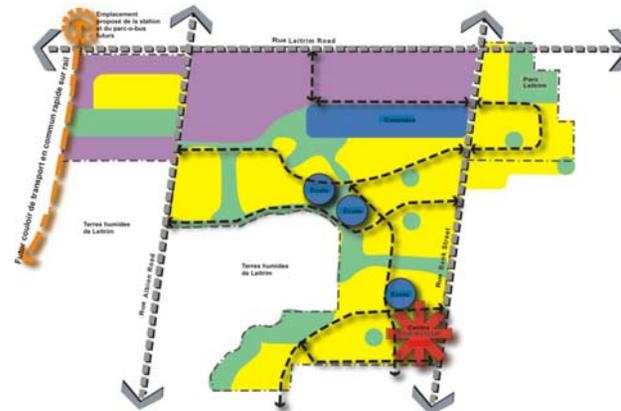
Concept A

Le concept B proposait l'aménagement du cœur commercial au centre de la collectivité, les terrains destinés à l'emploi étant limités à l'intérieur de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport, ce qui correspond à l'utilisation actuelle. Les terrains restants au nord du cimetière ont été illustrés en tant qu'utilisations résidentielles. Par conséquent, ce concept offre beaucoup moins de terrains destinés à l'emploi par rapport à ce que propose le Plan officiel.



Concept B

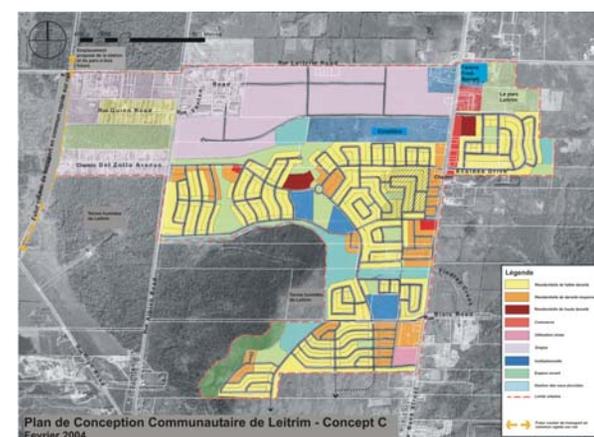
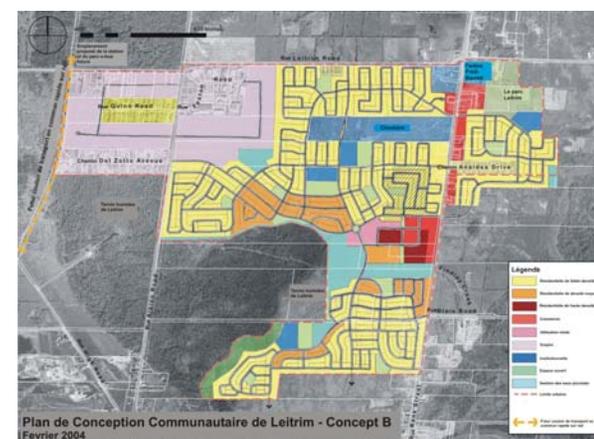
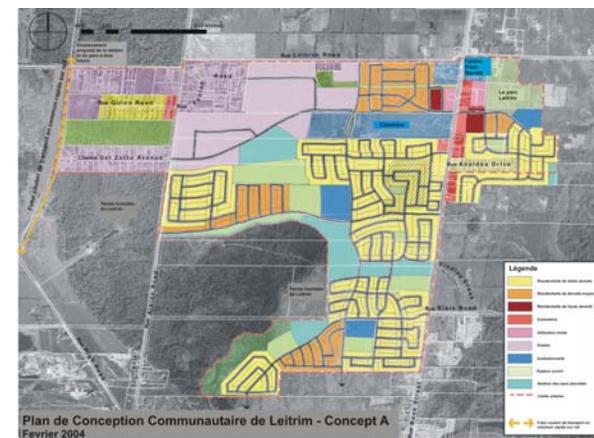
Le concept C proposait l'aménagement du cœur commercial à l'extrémité sud du site, à la hauteur de la rue Bank. Les plans précédemment préparés par les promoteurs ont été intégrés avec des changements mineurs nécessaires pour améliorer les liens entre les aménagements. L'extrémité nord du site, à l'ouest de la rue Bank, a été désignée pour l'emploi, tel qu'illustré dans le Plan officiel.



Concept C

Classification des utilisations du sol	Concept A		Concept B		Concept C	
	ha	%	ha	%	ha	%
Résidentielle de faible densité	179,8	35 %	246,1	48 %	180,4	35 %
Résidentielle de densité moyenne	49,2	10 %	38,2	7 %	39,9	8 %
Résidentielle de densité élevée	5,0	1 %	5,8	1 %	4,7	1 %
Commerciale	8,0	2 %	13,5	3 %	8,1	2 %
Polyvalente	3,9	1 %	4,4	1 %	2,9	1 %
Emploi	116,2	23 %	91,7	18 %	135,0	26 %
Institutionnelle	19,4	4 %	20,5	4 %	19,3	4 %
Espace ouvert	66,1	13 %	33,5	7 %	59,7	12 %
Gestion des eaux pluviales	34,1	7 %	28,0	5 %	31,8	6 %
Cimetière	23,0	5 %	23,0	5 %	23,0	5 %
Zone tampon de terrain humide	12,0	2 %	12,0	2 %	12,0	2 %
Total	516,7	100 %	516,7	100 %	516,7	100 %

Nota : Les chiffres sont arrondis au pourcentage le plus près.



4.0 Plan d'Utilisation du Sol

Le Plan d'utilisation du sol est issu des orientations du Plan officiel, des conditions observées dans le secteur, des considérations en matière de transport et de viabilisation, et des commentaires émis par les résidents et les principaux intervenants. La section qui suit décrit la répartition et les désignations de l'utilisation du sol figurant dans le Plan d'utilisation du sol.

4.1 Répartition des utilisations du sol

Le tableau de la page opposée fournit une analyse des utilisations du sol illustrées dans le Plan d'utilisation du sol. Puisqu'une partie du secteur est déjà aménagée, les tableaux tiennent compte de la différence entre les nouveaux aménagements et les utilisations du sol existantes.

4.2 Désignations des utilisations du sol

On compte huit utilisations du sol s'appliquant aux terrains situés à Leitrim, tel que mentionné dans le Plan d'utilisation du sol :

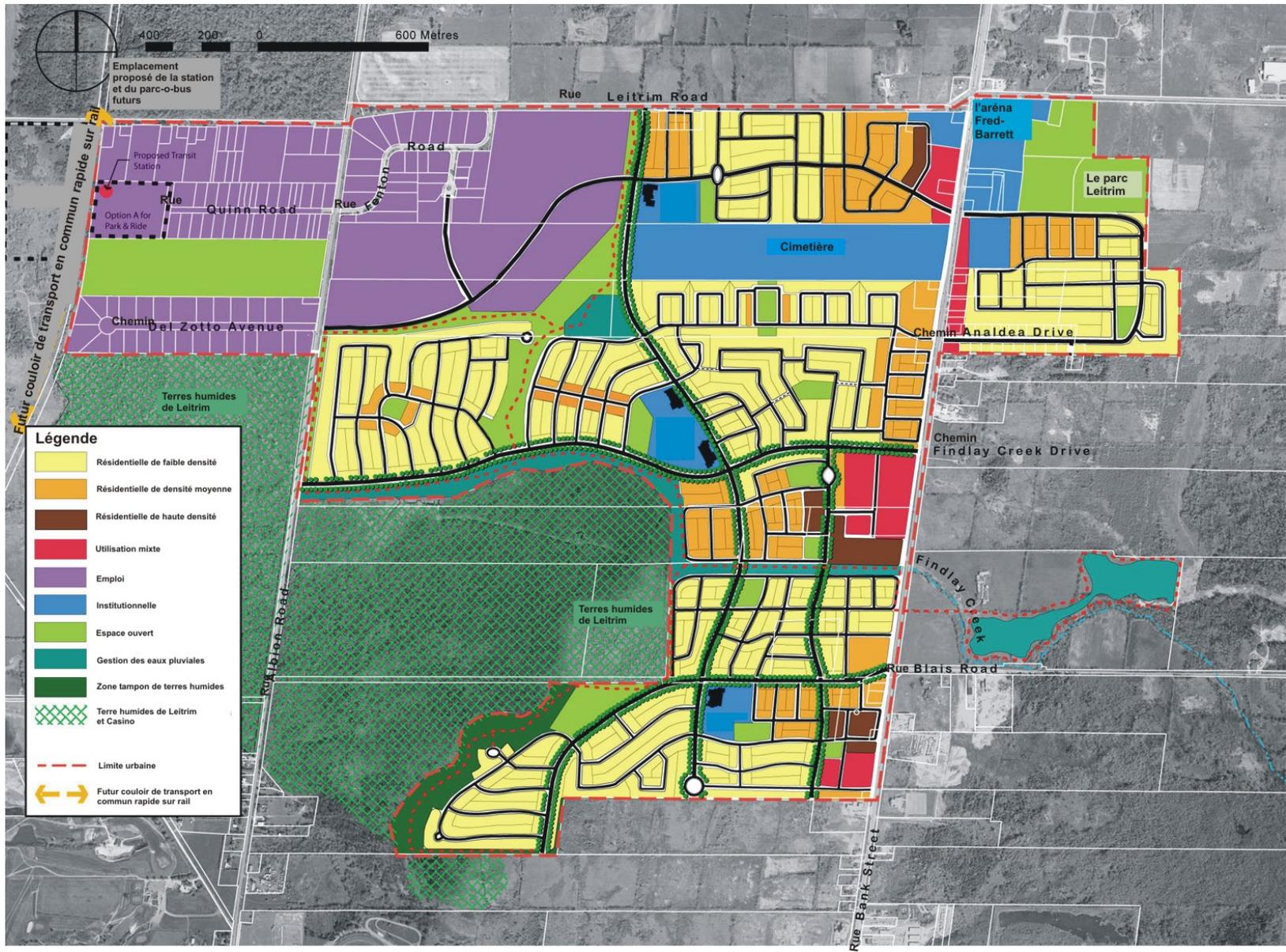
- Résidentielle de faible densité;
- Résidentielle de densité moyenne;
- Résidentielle de haute densité;
- Utilisation mixte;
- Emploi;
- Institutionnelle;
- Espace ouvert;
- Gestion des eaux pluviales;
- Zone tampon de terres humides.

La section 3.1 du Plan officiel stipule que certaines utilisations du sol soutiennent le fonctionnement d'une collectivité et sont donc autorisées dans toutes les désignations d'utilisation du sol, et notamment :

- Les logements secondaires dans les habitations unifamiliales ou jumelées;
- Les foyers de groupe, les maisons de chambre et les logements en milieu protégé;
- Les maisons de retraite et les établissements de soins;
- Les pavillons-jardins annexes à des habitations résidentielles;
- Les entreprises à domicile;

- Les services publics, les installations de communication sans fil;
- Les parcs et les aires de loisirs.

Utilisation du sol	Type	Ha nets	%	Ha totaux
Résidentielle de faible densité	Existante	33,4	6 %	
	Nouvelle	115,2	25 %	148,5
Résidentielle de densité moyenne	Existante	3,0	< 1 %	
	Nouvelle	38,2	8 %	41,2
Résidentielle de densité élevée	Nouvelle	5,9	1 %	5,9
Polyvalente	Nouvelle	11,7	3 %	11,7
Emploi	Existante	62,8	12 %	
	Nouvelle	47,8	9 %	110,6
Institutionnelle	Existante	1,0	< 1 %	
	Nouvelle	21,4	4 %	
	Cimetière	21,9	4 %	44,3
Espace vert	Existante (parc Leitrim)	12,9	3 %	
	Existante (Transports Canada)	16,6	3 %	
	Nouveau parc (aménagement)	19,0	4 %	
	Nouveau parc (Ville)	5,0	1 %	53,5
Gestion des eaux pluviales	Nouvelle	14,0	3 %	14,0
Zone tampon de terrain humide	Nouvelle	12,1	2 %	12,1
Routes	Existante	12,7	2 %	
	Nouvelle	61,1	12 %	74,6
Existantes		176,4	-	34 %
Nouvelles		340,3	-	66 %
TOTAL		516,7	-	100 %



Plan d'utilisation du sol

La portée et les utilisations autorisées de chaque désignation sont décrites ci-après :

Résidentielle de faible densité

La désignation résidentielle de faible densité vise à permettre la grande majorité des utilisations des densités les plus faibles au sein de la collectivité.

On compte parmi les utilisations résidentielles autorisées les maisons unifamiliales, les maisons jumelées et les duplex. Les maisons en rangée sur rue sont autorisées si elles sont situées près des pôles d'attraction de la localité, comme les parcs, les aires commerciales et les routes collectrices.

En outre, les petits commerces de détail, autonomes ou intégrés à une résidence, peuvent être autorisés aux intersections des routes collectrices ou des routes collectrices et des artères. Ce type d'utilisation permettrait de faire ses achats à distance de marche des résidences des environs immédiats.

Résidentielle de densité moyenne

La désignation résidentielle de densité moyenne vise à permettre la majorité des constructions basses à logements multiples, aménagées de manière à soutenir les pôles d'attraction comme les aires commerciales ou les parcs.

Les utilisations résidentielles autorisées comprennent les maisons à trois et à quatre logements, les immeubles de maisons en rangée, les maisons en rangée sur rue et les logements superposés en rangée. Les maisons unifamiliales, les maisons jumelées et les duplex sont également autorisés à condition que les densités de la zone, comme indiqué sur la carte de la page 29, soient respectées. Les appartements peu élevés sont également autorisés sur les emplacements désignés résidentiels de densité moyenne et situés sur les routes collectrices. De plus, les petits commerces de détail, autonomes ou intégrés à une résidence, peuvent être autorisés à toutes les intersections de routes collectrices ou de routes collectrices et d'artères. Ce type d'utilisation permettrait de faire ses achats à distance de marche des résidences des environs immédiats.

Résidentielle de haute densité

La désignation résidentielle de haute densité vise à permettre la majorité des utilisations résidentielles de la plus haute densité, situées de manière à soutenir les aires commerciales de Leitrim et aménagées près des trajets de transport en commun.

Les utilisations résidentielles autorisées comprennent les appartements de faible et moyenne hauteur. Dans le contexte du Plan de conception communautaire de Leitrim, on entend par « appartement » tout édifice dont la densité excède 80 unités par hectare net. Les logements superposés en rangée sont également autorisés à condition que la densité minimale de la désignation, fixée à 80 unités par hectare net sur l'ensemble de la zone, et conformément à la carte de la page 29, soit respectée.

Utilisation mixte

La désignation d'utilisation mixte vise à permettre une vaste gamme d'utilisations institutionnelles, communautaires, de commerce de quartier, de services personnels et d'entreprise, desservant les résidents du quartier. Des utilisations résidentielles de plus forte densité appuieront les activités commerciales et offriront une diversité au parc résidentiel. Ces secteurs sont destinés à être le « cœur » de Leitrim.

Seuls les appartements d'élévation faible et moyenne sont autorisés en vertu de la désignation d'utilisation mixte. Dans le contexte du PCC de Leitrim, on entend par « appartement » tout édifice dont la densité excède 80 unités par hectare net. Les utilisations institutionnelles, commerciales et de services, comme les magasins de vente au détail, les épiceries, les restaurants, les commerces de services, les services personnels, les établissements et les services financiers, les entreprises, les bureaux médicaux et professionnels ainsi que les utilisations de divertissement et de loisir comptent parmi les utilisations non résidentielles autorisées. Les utilisations de commerce de détail de plus grande échelle sont autorisées en vertu de la désignation d'utilisation mixte, sous réserve des lignes directrices de conception de la section 5.0 du présent Plan.

Les utilisations permettant une fonction communautaire, comme les maisons de retraite ou les établissements de soins, conviennent également à la désignation d'utilisation mixte. Bien qu'elles soient autorisées par de

nombreuses désignations, les utilisations desservant la collectivité, comme les établissements de soins ou les lieux de culte, seront d'abord attribuées aux désignations d'utilisation mixte ou institutionnelles.

Emploi

La désignation d'emploi vise à offrir des terrains pouvant accueillir des lieux d'emploi dans diverses utilisations administratives et industrielles. Ces secteurs sont facilement accessibles depuis le réseau d'artères et seront aménagés dans un contexte de parc d'affaires de grande qualité. Les terrains ayant la désignation d'emploi répondent aux objectifs du Plan officiel en matière d'équilibre entre le nombre de logements et de possibilités d'emploi. Les utilisations autorisées comprennent les utilisations industrielles, nocives ou non, et administratives. En outre, les utilisations commerciales liées aux utilisations industrielles ou administratives, ou qui en dépendent, sont autorisées. Il peut s'agir de commerces de détail de quartier ou d'entreprises de services. Les terrains de désignation d'emploi correspondent aux limites de la zone d'influence d'exploitation de l'aéroport d'Ottawa. Aucune utilisation sensible au bruit n'est autorisée dans ces limites, à l'exception des aménagements résidentiels ou des réaménagements de terrains résidentiels enregistrés existants. Toutes les utilisations sont soumises à la réglementation de l'aéroport international d'Ottawa sur des points comme les limites de hauteur et les risques potentiels liés aux oiseaux.

Des terrains résidentiels situés sur le chemin Quinn se trouvent dans la désignation d'emploi. L'aménagement de terrains enregistrés vierges à des fins résidentielles est autorisé, malgré les restrictions de la ZIEA, mais pas le réaménagement de ces terrains à des fins résidentielles.

Institutionnelle

La désignation institutionnelle vise à déterminer des emplacements précis pour les installations et les utilisations gouvernementales, de services et communautaires dans le quartier.

On compte parmi les utilisations autorisées une vaste gamme d'utilisations institutionnelles, les lieux de culte, les écoles, les cimetières, les centres communautaires, les bureaux gouvernementaux et de services publics, les bibliothèques, les maisons de retraite et les établissements de soins, les casernes de pompiers et les postes de police. Les emplacements de quatre

écoles primaires ont été déterminés dans le Plan d'utilisation du sol afin de refléter les intérêts des trois conseils scolaires de Leitrim. Dans le cas où un conseil scolaire ne choisirait pas d'utiliser un de ces emplacements, l'autre possibilité de désignation sera résidentielle de densité moyenne.

Bien qu'elles soient autorisées par de nombreuses désignations, les utilisations desservant la collectivité, comme les établissements de soins ou les lieux de culte, seront d'abord attribuées aux désignations d'utilisation mixte ou institutionnelles.

Espace ouvert

La désignation d'espace ouvert vise les terrains offrant diverses possibilités récréatives, qu'il s'agisse d'utilisations plus actives et structurées, comme les terrains de sports, ou d'utilisations plus passives et informelles, comme les sentiers publics et les espaces verts naturels.

Les utilisations autorisées seront essentiellement des parcs et des sentiers publics ou des centres communautaires et des bibliothèques. Certaines utilisations commerciales liées aux utilisations principales de la désignation seront autorisées. Les terrains situés à l'ouest du chemin Albion et désignés espaces ouverts sont destinés à rester dans un état de boisé naturel, et les utilisations autorisées ne doivent pas aller à l'encontre de cet objectif.

Gestion des eaux pluviales

La désignation de gestion des eaux pluviales vise à permettre l'aménagement des installations de gestion des eaux pluviales nécessaires à la viabilisation de la collectivité.

Seules les installations de gestion des eaux pluviales, comme les bassins et les canaux de gestion des eaux pluviales, ainsi que les sentiers publics y seront autorisés.

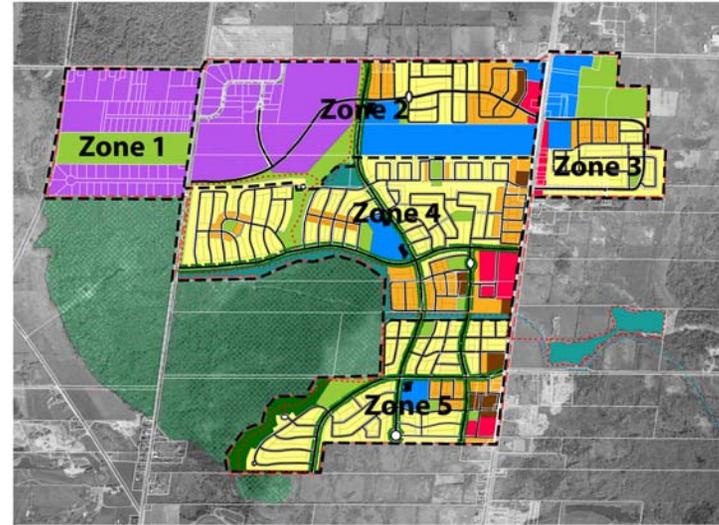
Zone tampon de terres humides

La désignation de zone tampon de terres humides vise à refléter la décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario concernant la limite des terres humides de Leitrim et la zone tampon sur les terres Remer.

Seuls les sentiers publics sont autorisés mais ne doivent pas avoir de répercussions négatives sur les terres humides de Leitrim.

4.3 Unités de logement, population et emploi

Le nombre prévu d'unités et leur densité, les chiffres démographiques et les prévisions d'emploi pour Leitrim sont résumés dans les tableaux de la page 30. Ces tableaux illustrent de quelle manière le Plan d'utilisation du sol satisfait aux exigences de mixité et de densité de logements du Plan officiel. Les estimations d'emploi illustrent que les objectifs d'équilibre entre le nombre de logements et de possibilités d'emploi du Plan officiel sont atteints. Pour savoir de quelle manière le Plan satisfait aux exigences de densité du Plan officiel, fixées à 29 unités par hectare, consultez l'appendice A.



Aux fins d'évaluation, le Plan de conception communautaire de Leitrim a été divisé en 5 zones

Unités

Zone	Faible densité 20,9 uph	Densité moyenne 45 uph	Densité élevée 90 uph	Unités totales
1	30	0	0	30
2	262	598	68	928
3	401	149	0	550
4	1 235	873	211	2 319
5	1 012	205	257	1 474
Unités totales	2 940	1 825	536	5 301
	55 %	34 %	10 %	100 %

Population

Zone	Faible densité @ 3,2 ppu	Densité moyenne @ 2,4 ppu	Densité élevée @1,9 ppu	Population totale
1	96	0	0	96
2	837	1 435	128	2 400
3	1 283	356	0	1 639
4	3 952	2 095	401	6 448
5	3 237	492	488	4 217
Population totale	9 405	4 378	1 017	14 800
	63	30 %	7 %	100 %

Emploi

Zone	Emplois existants	Aménagement intercalaire dans secteur d'emploi existant	Secteur d'emploi proposé 55 emplois/ha	Utilisation polyvalente 55 emplois/ha	Secteur institutionnel proposé Installation de soins de relève	Écoles 40 emplois/école	Travail à domicile 10 emplois/100 unités	Emplois totaux
1	1 248	410	0	45,5	0	0	3	1 661
2	1 249	0	2 629	143	0	40	93	4 154
3	0	0	0	121	25	0	55	201
4	0	0	0	286	0	80	238	604
5	0	0	0	94	0	40	142	276
Total	2 497	410	2 629	644	25	160	530	6 986

5.0 Lignes directrices de conception communautaire

Le Plan officiel accorde beaucoup d'importance à une esthétique urbaine de qualité et établit un certain nombre d'objectifs généraux de conception pour les collectivités « nouvelles » comme Leitrim. Les objectifs de la Ville pour les localités comme Leitrim sont les suivants :

- Mettre en valeur le sens communautaire en créant et en entretenant des lieux ayant une identité propre;
- Définir des espaces publics et privés de qualité lors des aménagements;
- Créer des lieux sûrs, accessibles et faciles atteindre et à traverser;
- Veiller à ce que les nouveaux aménagements respectent le caractère des environs;
- Créer des lieux qui peuvent évoluer avec le temps;
- Comprendre et respecter les processus et les éléments naturels, et promouvoir la durabilité environnementale dans les aménagements.

Bien que le Plan officiel établisse les politiques générales orientant le développement des collectivités, il est destiné à l'élaboration d'orientations précises, pour chaque quartier, grâce à la réalisation de plans de conceptions communautaires.

La présente section fournit une orientation sur la conception de Leitrim, fondée sur le Plan d'utilisation du sol, et désigne la manière avec laquelle les principes et les objectifs du Plan officiel peuvent être appliqués dans la collectivité. Les lignes directrices de conception communautaire sont organisées à partir des éléments structurants du Plan d'utilisation du sol.

Ces lignes directrices ont pour objet d'orienter les décisions d'aménagement du territoire dans la collectivité, tant dans le secteur public que privé. Les huit éléments structurants du Plan de conception communautaire de Leitrim sont les suivants :

- Le réseau d'espaces verts;
- Les routes;
- Le transport en commun;
- Les centres polyvalents;

- Les écoles;
- Les utilisations résidentielles de haute densité;
- Les quartiers;
- L'emploi.

5.1 Espaces verts

Le Plan officiel stipule que les collectivités en développement doivent être conçues avec un réseau de parcs, d'espaces ouverts et d'éléments naturels qui soient visibles et accessibles aux résidents.

Les terres humides de Leitrim et le ruisseau Findlay constituent le cadre naturel autour duquel l'aménagement du quartier est planifié. Ce sont des éléments naturels importants qui s'étendent des deux côtés du chemin Albion et qui caractérisent le paysage de cette nouvelle collectivité. L'espace ouvert de la collectivité a essentiellement pour but d'offrir un réseau continu d'aires de loisir, de protéger les éléments naturels et de permettre une transition des utilisations. Il est réparti de manière à créer des centres de quartier et un rayonnement communautaire. Les bassins de gestion des eaux pluviales seront conçus de manière à compléter le réseau d'espaces verts, comme autant d'éléments particuliers et de commodités pour les résidents.

Les grands parcs communautaires tiennent lieu de pôles d'attraction pour la collectivité, tandis que les parcs de quartier sont définis par les utilisations environnantes et offrent un rayonnement local au quartier. Des routes à voies simples ceignent généralement les espaces verts comme les installations de gestion des eaux pluviales, tandis que les rues locales sont orientées de manière à terminer le point de vue sur les espaces verts, permettant ainsi à tous les résidents de partager les commodités de l'élément naturel.

L'ensemble de la collectivité de Leitrim est conçu de manière à favoriser la marche. À titre d'exemple, des trottoirs sont aménagés le long des routes, le quadrillage des rues permet des choix multiples d'itinéraires et les espaces verts sont reliés entre eux. Un réseau principal, fait de trottoirs, de promenades de bois et de sentiers de gravier et d'asphalte, relie les grands parcs, les espaces ouverts, les écoles et les éléments naturels. Ce réseau vient s'ajouter aux liens piétonniers constitués par les trottoirs des routes locales et collectrices et des artères.

Le réseau d'espaces verts du quartier est constitué des éléments suivants :

- 1 Le parc Leitrim, un parc de secteur d'une superficie de 129 ha. On y retrouve l'aréna Fred- Barrett et des terrains de sports. Ce parc continuera de servir aux loisirs actifs.



Réseau interrelié d'espaces verts



Les routes offrent des points de vue et des accès aux espaces ouverts

- 2 Un nouveau parc communautaire de 10,6 ha, pouvant accueillir des terrains de sports et d'autres installations de loisirs actifs, constitue une zone tampon entre les secteurs résidentiels et d'emploi. Une installation de gestion des eaux pluviales sera également aménagée dans ce parc;
- 3 L'aménagement d'un parc de quartier (0,8 ha) est proposé dans le centre du quartier. Ce parc aurait idéalement un caractère urbain pour les façades adjacentes au centre commercial, et un caractère plus passif vers l'ouest.
- 4 Trois parcs de quartier sont reliés à des cours d'école. Ces parcs ont une superficie variant de 0,8 à 1,0 ha et permettront essentiellement des loisirs passifs, mais également certains loisirs actifs dans des installations comme des cours, des patinoires et des structures de jeux. Les installations de sports plus grandes seront aménagées dans les parcs communautaires.
- 5 Un certain nombre de parcs de quartier, d'une superficie variant de 0,4 à 0,8 ha, constitueront les pôles d'attraction de chaque quartier.
- 6 Un espace ouvert de 16,9 ha à l'ouest du chemin Albion sera préservé dans son état naturel.
- 7 La zone tampon de terre humide de 120 mètres a été déterminée par la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Il s'agit d'une zone de transition visant à protéger les caractéristiques et les fonctions des terres humides sensibles. Des sentiers pourraient être aménagés dans cette zone tampon.
- 8 Un couloir de gestion des eaux pluviales, de largeur variable, le long des terres humides de Leitrim et du ruisseau Findlay. Des sentiers pourraient être aménagés dans ce couloir.
- 9 Un parc communautaire de 3,2 ha sera aménagé au sud des terres humides et accueillera des terrains de sports.
- 10 Des arbres et des arbustes seront plantés dans une zone large de 10 m du côté est du chemin Albion, dans le quartier résidentiel. Cette plantation s'harmonisera avec les terres humides et procurera un écran visuel aux habitants du quartier résidentiel. Si cette zone de plantation n'est pas aménagée, une route à voies simples traversera le quartier adjacent afin de permettre la construction de rues ouvertes sur le quartier.

On peut retrouver plus d'information sur le Plan des espaces verts au chapitre 6.0. On peut y consulter des lignes directrices sur les parcs communautaires et de quartier, sur les zones tampons et les liens, sur les installations de gestion des eaux pluviales et les sentiers. Les lignes directrices concernant les parcs de secteur n'y figurent pas puisque le parc Leitrim, le seul parc de secteur, est déjà construit.

Lignes directrices générales sur les parcs

G1 Les parcs doivent avoir une façade donnant sur au moins deux voies publiques. L'aménagement de parcs entièrement ouverts ayant des façades de tous les côtés est encouragé.

G2 L'accès des piétons aux parcs doit être clairement défini grâce à un aménagement paysager ou à des éléments architecturaux, afin d'offrir un point de vue attrayant du parc depuis la voie publique.

G3 Des arbres de rue doivent être plantés sur les limites des parcs, sans obstruer la ligne de vue à l'intérieur du parc.

G4 La conception des parcs doit garantir l'intimité visuelle des résidents des propriétés adjacentes. Lorsqu'une clôture est nécessaire entre une cour arrière et un parc adjacent, sa conception doit être cohérente tout autour du parc.

G5 Toutes les unités résidentielles situées devant un parc ou le jouxtant doivent être construites face à ce parc et non de côté.

Parcs communautaires

G6 Les parcs communautaires doivent être conçus de manière à constituer un pôle d'attraction pour toute la collectivité, grâce à l'architecture paysagère et à des lieux de rencontre pour les piétons.

G7 Les parcs communautaires sont destinés à être des pôles d'attraction pour des activités et des installations de loisirs actifs.

La majorité des terrains de sports, comme les terrains de soccer et de football, seront aménagés dans ces parcs, qui peuvent abriter divers autres équipements de loisirs, tant actifs que passifs. Un accès pour les véhicules et un stationnement y seront aménagés. On peut également y installer des équipements communautaires comme des centres communautaires ou des bibliothèques.

Parcs de quartier (y compris les parcs urbains dans les centres)

G8 Les parcs de quartier offriront aux résidents immédiats du quartier la possibilité de pratiquer des loisirs actifs et passifs. En général, on y retrouve des éléments comme des structures de jeux, des terrains d'amusements informels, des bancs, des aires en surface revêtue, des aires ombragées par des arbres ou des structures de plein air, des boîtes aux lettres regroupées, des lampadaires, des arbres rares, des arbustes et des plantes couvre-sol.

G9 Le parc constituera le pôle d'attraction d'un quartier ou d'un centre et servira d'aire d'agrément pour les résidents habitant à moins de 400 mètres.

G10 Le parc de quartier aura en général une superficie de 0,4 à 1,0 ha de terrain plat.

G11 Le parc de quartier situé au sud de la promenade Findlay Creek pourrait contenir des jardins, des kiosques, des fontaines ou des éléments architecturaux conformes à



Maisons unifamiliales entourant un parc de quartier à King Ranch en Virginie



Résidences donnant sur un parc à Kentlands au Maryland



Maisons en rangée donnant directement sur un parc à Jupiter en Floride

son rôle dans un centre polyvalent. Des places de stationnement sur voirie doivent être prévues.

Zones tampons et liens

- G12 Toutes les zones tampons des terrains humides et les espaces verts à l'ouest du chemin Albion resteront dans leur état naturel pour que soient protégés leurs fonctions et leurs éléments naturels. Les éléments naturels doivent être répertoriés afin de déterminer les possibilités de mettre en valeur la végétation et l'habitat.
- G13 Aménager une zone large de 10 m du côté est du chemin Albion. Planter des arbres et des arbustes dans le secteur, en harmonie avec les terres humides adjacentes.
- G14 L'accès aux terres humides ou à leurs zones tampons doit être interdit aux véhicules à moteur (automobiles, VTT), aux vélos tout-terrain et aux animaux domestiques.
- G15 Les quartiers résidentiels adjacents aux terres humides de Leitrim sont desservis par des routes à voies simples afin de préserver la ligne de vue. Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter de faire donner un terrain sur les terres humides ou les zones tampons, les propriétés doivent être clôturées et arborées sur leur limite arrière.
- G16 Toutes les terres humides et les zones tampons doivent être désignées publiques.

- G17 Tout plan d'aménagement de terrains adjacents aux terres humides de Leitrim ou à la « terre humide Casino » doit préserver un couloir naturel entre ces deux secteurs afin de garantir un lien terrestre et hydrologique. Le couloir approprié sera déterminé par des études d'impact sur l'environnement.
- G18 La Ville et la Société d'aménagement de la rivière Nation-Sud, en partenariat avec des promoteurs et d'autres organismes, mettront en application les recommandations du Plan de gestion des terres humides de Leitrim.

Bassins de gestion des eaux pluviales

- G19 Les bassins et les canaux de gestion des eaux pluviales seront conçus en tant qu'éléments intégraux et importants du paysage, c'est-à-dire que le nivellement des bassins de gestion des eaux pluviales doit adopter des pentes naturelles et variables ainsi que des contours sinueux.
- G20 Autant que possible, les matériaux sur place doivent être utilisés pour la construction des bassins de gestion des eaux pluviales.
- G21 Les arbres plantés doivent être des espèces indigènes et des plantes riveraines résistantes aux inondations afin de stabiliser les rives.
- G22 Les bassins ne doivent pas être clôturés.



Installation de gestion des eaux pluviales dans le parc d'affaires Allstate de Markham en Ontario



Bassin de gestion des eaux pluviales dans le quartier Rockwood à Guelph en Ontario



Bassin de gestion des eaux pluviales à Kentland au Maryland

G23 Des sentiers publics pour les piétons ou les cyclistes doivent ceinturer les bassins et se prolonger jusqu'aux canaux de gestion des eaux pluviales.

Lignes directrices sur les sentiers

G23 Les sentiers seront conçus de manière à convenir à divers utilisateurs et à diverses fonctions. Les déclivités doivent être inférieures à 5 %. Des bateaux doivent être aménagés afin d'améliorer l'accès aux intersections avec les rues.

G24 La conception et le type des sentiers seront fondés sur la sensibilité de chaque emplacement afin de limiter les répercussions sur l'environnement.

G25 Les sentiers pour les piétons et les cyclistes doivent avoir une largeur de 3,0 m. Les sentiers réservés aux piétons uniquement doivent avoir une largeur de 2,4 m.

G26 Une signalisation claire concernant les utilisations et la vitesse autorisées doit être installée dans les sentiers.

G27 Une signalisation d'orientation doit être installée dans tout le réseau de sentiers.

G28 Des bancs et des poubelles doivent être installés aux entrées des sentiers et à intervalles réguliers sur le parcours.

G29 Les sentiers situés dans des terres humides ou dans une zone tampon, jouxtant une installation de gestion des eaux pluviales doivent offrir une

signalisation interprétative à divers endroits afin de favoriser les initiatives d'intendance permettant de protéger et de mettre en valeur les éléments et les fonctions du milieu naturel.



Promenade sur une terre humide



Point de vue sur une terre humide



Trottoir sur une rue adjacente à un espace ouvert



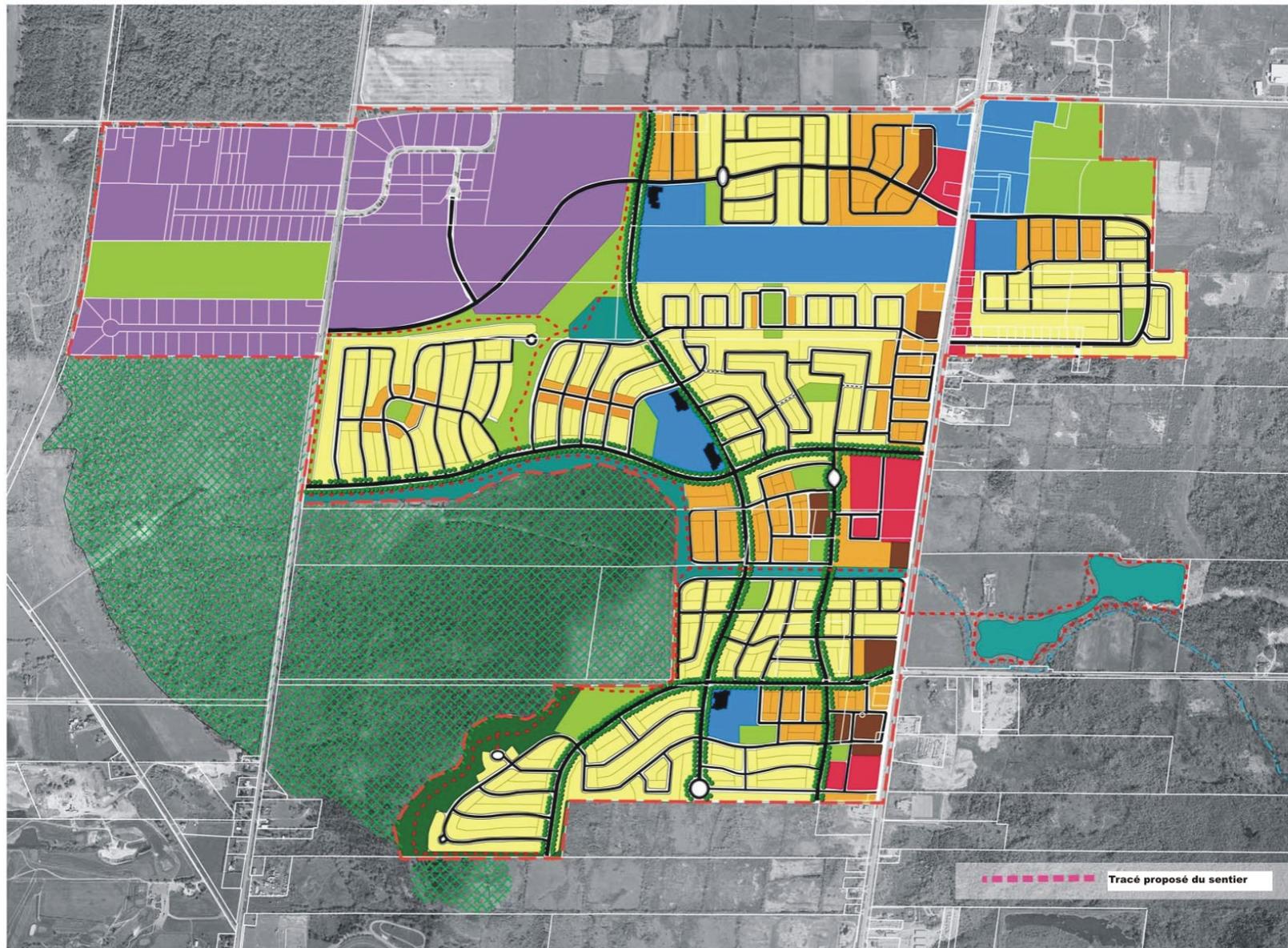
Sentier en gravier longeant le lac à Stratford en Ontario



Sentier piétonnier longeant la rivière Humber à Toronto



Sentier cyclable



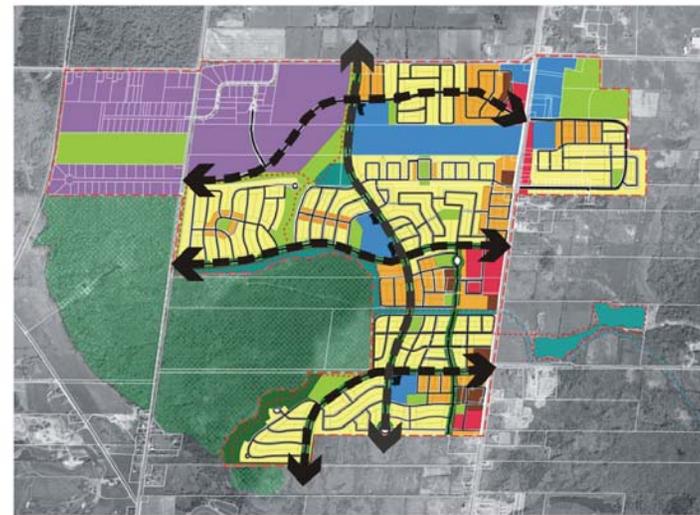
5.2 Voies publiques

Le Plan officiel stipule que les nouvelles collectivités doivent être conçues avec un quadrillage modifié permettant divers modes de transport et définissant une collectivité. La collectivité de Leitrim est conçue avec de belles rues – le volet le plus important du domaine public. Les voies d'accès principales de la collectivité (routes collectrices) seront multifonctionnelles de manière à permettre les déplacements des piétons, des cyclistes, des voitures et des véhicules de transport en commun. Des arbres seront plantés dans toutes les rues.

Les principales routes collectrices est-ouest et nord-sud sont situées de manière à permettre un accès aux artères adjacentes et à organiser la structure des quartiers. La route est-ouest centrale relie le chemin Findlay Creek et longe la limite nord des terres humides de Leitrim. Elle est située de manière à permettre uniquement les aménagements du côté nord, pour ainsi offrir des points de vue sur les terres humides de Leitrim. Ainsi, les terres humides ne seront pas dissociées de la collectivité et conféreront un caractère particulier aux nouveaux quartiers. La route est-ouest située plus au nord offre un lien direct au nord du cimetière. La route est-ouest située au sud relie le chemin Blais au futur chemin Earl Armstrong. Elle joue le rôle d'épine dorsale des quartiers. Le tracé de la voie d'accès principale nord-sud est orienté de manière à offrir des points de vue particuliers sur les principales utilisations du sol de la collectivité.

Les routes locales sont conçues de manière à offrir une perméabilité des déplacements et l'orientation de leurs usagers. Des routes à voies simples sont aménagées aux endroits clés de la collectivité afin d'offrir des points de vue vers les espaces verts, de structurer les quartiers et de protéger et intégrer les espaces verts.

Les lignes directrices décrivant les recommandations relatives au réseau routier seront remplacées par les de la Ville en matière de voies publiques.



Voies d'accès principales de Leitrim



Un terre-plein sert d'élément distinctif dans la collectivité de Cornell à Markham en Ontario



Rue résidentielle avec arbres et terre-plein central planté à Kentland au Maryland



Améliorations récentes au paysage de rue sur une artère de Richmond en C.-B.

Lignes directrices sur les routes collectrices

Les routes collectrices doivent être conçues avec une emprise de 26 m. Elles doivent faire l'objet d'un traitement paysager de grande qualité, avec des arbres de rue, des lampadaires pour les piétons et des trottoirs.

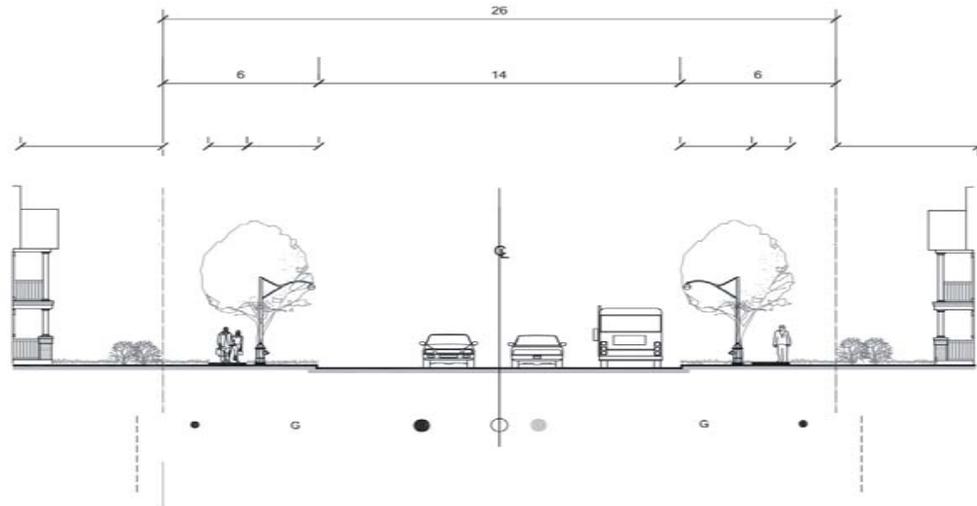
S1 Les routes collectrices sans terre-plein doivent être conçues avec une emprise de 26,0 m et comprendre les éléments suivants :

- Un revêtement routier de 14,0 m avec une voie dans chaque direction;
- L'accotement doit avoir une largeur de 6,0 m, être gazonné, planté d'arbres de rue à feuilles caduques et bordé d'un trottoir des deux côtés.

S2 Les routes collectrices ayant un terre-plein central doivent être conçues avec une emprise de 26,0 m et comprendre les éléments suivants :

- Un revêtement routier de 12,5 m avec un terre-plein central planté, une voie de circulation dans chaque direction et un espace discrétionnaire de chaque côté de la chaussée;
- L'accotement doit avoir une largeur de 5,25 m, être gazonné, planté d'arbres de rue à feuilles caduques et bordé d'un trottoir des deux côtés.

S3 Des arbres de rue à feuilles caduques doivent être plantés au centre des accotements gazonnés, à une distance de 8 à 10 mètres entre le centre de chaque arbre, dans l'emprise publique.



Coupe transversale caractéristique de route collectrice de 26 m

S4 Les arbres de rue doivent être plantés face à face.

S5 Les boîtes aux lettres, les distributrices, les poubelles et les contenants de recyclage doivent être regroupés à des endroits uniques adjacents à des espaces ouverts.

S6 Toutes les routes à voies simples doivent être conçues et construites conformément aux normes approuvées par la Ville.

S7 Les poteaux, les lampadaires, les enseignes et les autres équipements de services doivent être installés sur la ligne de plantation des arbres de rue afin de minimiser le désordre et les ruptures du caractère de la route.

S8 La conception de l'éclairage devra tenir compte des besoins des automobilistes et des piétons. La dimension, la hauteur et le style des lampadaires doivent refléter la hiérarchie de la voie publique.

S9 Le style de l'éclairage sur les principales routes collectrices de Leitrim (trois routes collectrices est-ouest et deux nord-sud) doivent s'harmoniser avec l'éclairage existant sur la promenade Findlay Creek.

Lignes directrices sur les rues locales

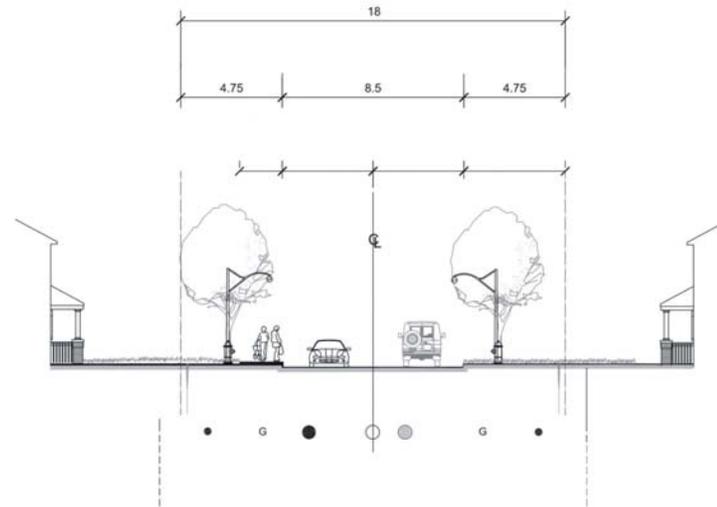
S10 Les rues locales ayant une emprise de 18,0 m doivent comprendre les éléments suivants :

- Un revêtement routier de 8,5 m permettant une voie de circulation dans chaque direction;
- Un accotement;
- Un trottoir sur un côté de la rue;
- Des arbres à feuilles caduques plantés des deux côtés de la rue, dans des accotements gazonnés.

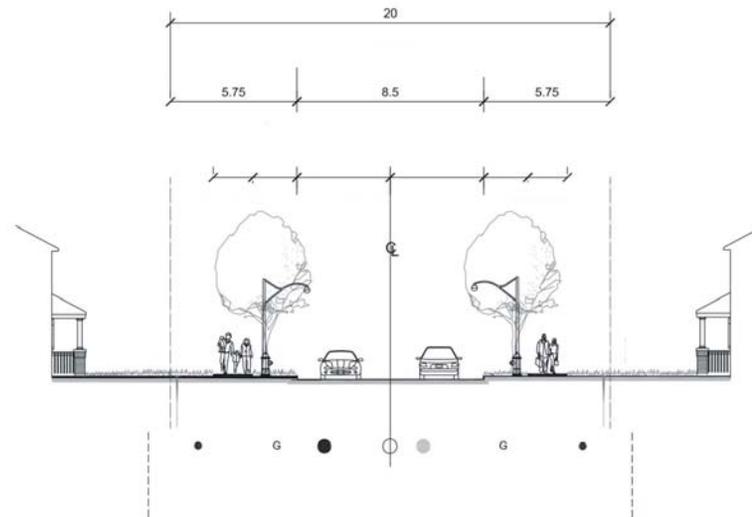
S11 Les rues locales ayant une emprise de 20,0 m doivent comprendre les éléments suivants :

- Un revêtement routier de 8,5 dans chaque direction;
- Un accotement de 5,75 m des deux côtés, gazonné, planté d'arbres de rue à feuilles caduques et bordé d'un trottoir d'un côté.

S12 Les lignes directrices S3 à S8 sur le paysage de rue s'appliquent également aux rues locales.



Coupe transversale caractéristique de rue de 18 m



Coupe transversale caractéristique de rue de 20 m

Lignes directrices sur les allées

S13 Des allées doivent être aménagées dans les rues où des garages et des entrées privées de façade risqueraient de nuire au caractère d'un endroit en particulier, à proximité d'un parc de quartier par exemple.

S14 Les allées doivent avoir une emprise de 8,5 m au maximum et comprendre les éléments suivants:

- Un revêtement routier de 5 m;
- Un couloir de services publics de 1,75 m d'un côté de la route.



Rue résidentielle à Kentland au Maryland



Rue résidentielle locale avec trottoir sur la bordure dans une nouvelle collectivité, Bois Franc



Rue résidentielle locale avec trottoirs aménagés derrière un accotement gazonné dans une nouvelle collectivité, Bois Franc, Montréal

5.3 Transport en commun

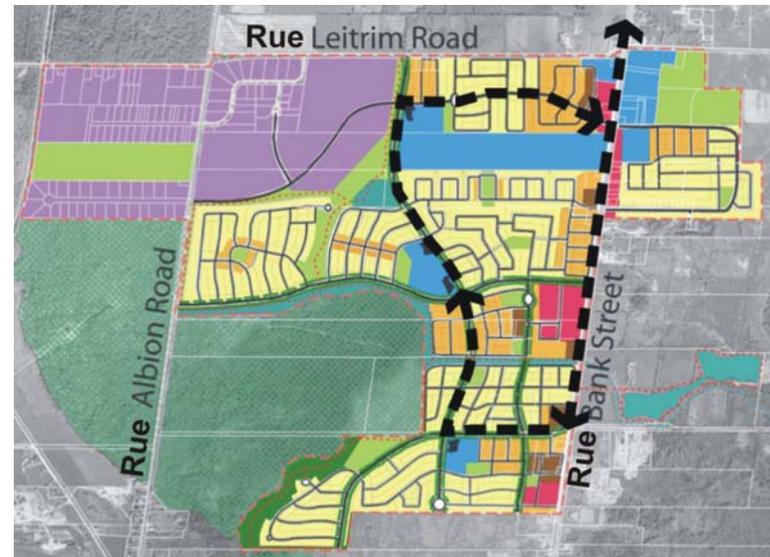
Le Plan officiel de la Ville fixe, pour l'ensemble du territoire municipal, un objectif de fractionnement du transport de 30 % pour le transport en commun. Le Plan de conception communautaire de Leitrim est destiné à intégrer le transport en commun comme partie intégrante de la structure communautaire. Le Plan de conception communautaire de Leitrim vise à permettre une bonne connectivité vers les stations de transport en commun rapide sur rail et les parc-o-bus. Toutes les principales routes collectrices est-ouest et nord-sud seront conçues de manière à répondre aux besoins des autobus et la connectivité de ces routes collectrices vers le chemin Leitrim et le chemin Albion assurera à OC Transpo la souplesse nécessaire pour planifier ses circuits et les correspondances vers la station, en empruntant le chemin Leitrim. Les nouvelles routes et les routes existantes élargies seront aménagées de manière à accueillir les piétons et les cyclistes.

À court et à moyen terme, le transport en commun par autobus dans cette collectivité desservirait les axes suivants :

- Au sud, sur la rue Bank, depuis la station Greenboro;
- À l'ouest, sur le chemin Blais;
- Au nord, sur la route collectrice principale nord-sud;
- À l'est, sur la route est-ouest située au sud du chemin Leitrim;
- Au nord, sur la rue Bank.

Le circuit roulerait dans le sens des aiguilles d'une montre de manière à ce que les résidents habitant à l'ouest de la rue Bank puissent se rendre à pied aux arrêts de transport en commun, sans devoir traverser les routes collectrices. L'installation de feux de circulation pourrait s'avérer nécessaire à l'angle de la rue Bank et de la route collectrice au sud du chemin Leitrim, afin de permettre les virages à gauche sur la rue Bank. À long terme, un circuit d'autobus pourrait desservir les axes suivants :

- Au sud, sur la rue Bank, depuis la station Greenboro;
- À l'ouest, sur le chemin Blais;
- Au nord, sur la route collectrice principale nord-sud;
- À l'ouest, sur le prolongement de la promenade Findlay Creek;
- Au nord, sur le chemin Albion;
- À l'ouest, du chemin Leitrim à la future station de train léger.



Itinéraire de transport en commun possible à court terme



Itinéraire de transport en commun possible à long terme

Les autobus retourneraient à la station Greenboro par le trajet inverse. Ce circuit pourrait nécessiter l'installation de feux de circulation à l'angle du chemin Blais et de la rue Bank, afin de permettre les virages à gauche sur Bank.

La Ville compte prolonger la ligne d'O-Train de manière à ce que le couloir de train léger nord-sud relie un jour le centre-ville de Nepean au centre-ville d'Ottawa. Leitrim se trouve dans ce couloir. De la même manière, une station de train léger et un parc-o-bus seront aménagés à l'angle du couloir et du chemin Leitrim, à un endroit précis qui reste à confirmer. Les terrains sont d'abord construits par groupes de 200 à 400 emplacements et agrandis au besoin et dans la limite de l'espace disponible. La conception de la station devrait être semblable à celle d'autres stations de la région, comme celles d'Orléans, de Fallowfield et de South Keys. On y retrouverait également sans doute une aire d'attente couverte, des services locaux, un quai de correspondance et des zones de stationnement pour autobus. Leur aménagement et leur utilisation sont essentiels pour atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de nombre d'utilisateurs. D'autres renseignements sur le transport en commun figurent au chapitre 7.0, intitulé Plan du réseau de transport.

Lignes directrices sur le transport en commun

TR1 Des séparations de béton devraient être aménagées à tous les arrêts de transport en commun. Des abris devraient être construits sur ces séparations lorsque le budget le permet et lorsque le nombre d'usagers le justifie.

TR2 Les abribus devraient être conçus avec des côtés transparents afin d'offrir une visibilité maximale de l'intérieur comme de l'extérieur. Les usagers pourraient ainsi voir les autobus en approche et se sentiraient plus en sécurité.

TR3 Lorsque l'aménagement d'abribus à quatre faces est impossible, des marquises devraient être installées pour protéger les usagers du soleil, de la pluie et de la neige.

TR4 Les abribus devraient être situés sur la partie extérieure des accotements afin de maximiser les déplacements des passagers.

TR5 Une zone dégagée en revêtement dur, large de 1,5 à 2 mètres, devrait être aménagée devant des abribus afin de permettre aux passagers, notamment ceux en fauteuil roulant, de descendre en toute sécurité. Le trottoir est souvent suffisant à cet égard. Dans tous les cas, les abribus doivent être installés à 0,5 mètre des bordures et des trottoirs afin de les protéger des dommages pouvant être causés par les chasse-neige.

TR6 Les aires d'embarquement des arrêts d'autobus situées en bordure doivent être larges de 1,5 à 2 mètres et assez longues pour desservir les portes avant et arrière des véhicules les plus longs empruntant ce trajet (autobus articulés).

TR7 Les arrêts d'autobus doivent être installés le plus près possible des intersections, et leur emplacement doit être coordonné avec les liens des sentiers et les entrées des bâtiments du quartier.

TR8 Les bancs et les autres éléments de mobilier urbain, comme les poubelles, les supports pour vélos, les téléphones, les tableaux d'information, les boîtes à journaux et les contenants à déchets, doivent être concentrés près des arrêts d'autobus afin de maximiser leur fonctionnalité sans obstacles et de créer un espace public actif.

TR9 Les arrêts de transport en commun doivent être aménagés avec une texture des revêtement différente afin d'aider les personnes malvoyantes à localiser les arrêts et/ou les abribus.

TR10 Les conceptions et les aménagements d'abribus novateurs et le mobilier qui s'y rapporte doivent être encouragés. Il faut envisager la possibilité d'établir des partenariats de financement publics-privés ou d'intégrer ces abribus dans l'aménagement des terrains adjacents, lorsque l'emplacement est susceptible de répondre aux besoins des usagers de

transport en commun. Il faut veiller à mettre l'accent sur les commodités plutôt que sur la publicité.



Un abribus muni de parois transparentes offre une visibilité maximale

5.4 Centres polyvalents

Le Plan officiel mentionne que les nouvelles collectivités doivent contenir des zones polyvalentes permettant diverses activités. Le Plan de conception communautaire de Leitrim est destiné à garantir un mélange de lieux où habiter, travailler, faire des achats et se divertir. Des centres polyvalents pour aménagements commerciaux et résidentiels de grande densité sont proposés sur la rue Bank, afin d'intégrer les utilisations commerciales existant à certains endroits et de profiter du volume de circulation sur cette artère. Le nombre de ménages n'est pas suffisant pour les grands centres commerciaux situés sur les routes collectrices ou locales au centre de la collectivité.

Le principal centre est situé à l'angle sud-ouest de la promenade Findlay Creek et de la rue Bank. Ce centre aura la plus grande superficie d'utilisations commerciales et de vente au détail, la plus grande variété d'utilisations, tout en bénéficiant d'une population importante de résidents. Les autres centres offriront des utilisations plus modestes de vente au détail, administratives et résidentielles de haute densité.

L'emplacement des centres leur permet d'être bien reliés aux quartiers résidentiels et l'on prévoit d'y construire des bâtiments tournés vers la voie publique et qui aident à créer de belles rues favorable aux piétons. Le point de vue des centres doit donner sur des bâtiments, des trottoirs et des aires piétonnières bien conçus, comportant des commodités et des voies publiques bordées d'arbres, mais sans aires de stationnement. Les utilisations peuvent être polyvalentes dans des bâtiments adjacents ou dans un même bâtiment.



Répartition des centres sur les artères

Lignes directrices sur les centres polyvalents

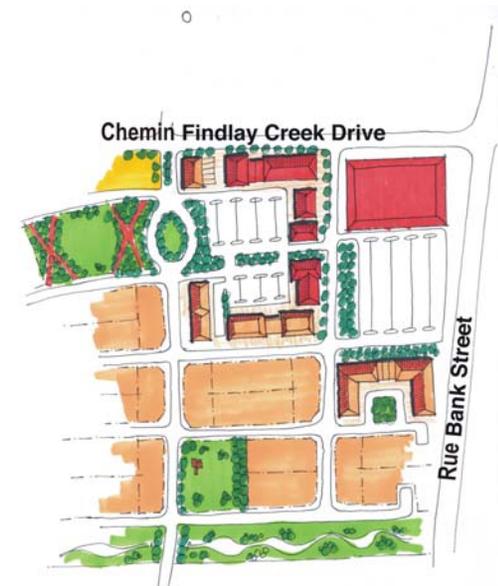
C1 Pour chaque zone polyvalente donnant sur la rue Bank, un plan d'implantation mixte pour tout le secteur polyvalent doit être approuvé avant la première demande d'aménagement visant cette zone. Ce plan d'implantation mixte doit démontrer comment toutes les utilisations du sol interagiront, y compris les utilisations environnantes, comment les lignes directrices du PCC pourront être suivies et comment les demandes individuelles pourront cadrer dans le plan général.

Bâtiments

C2 La superficie des terrains par bâtiment doit correspondre à au moins 50 % de leur superficie totale. Bien qu'il soit prévu que l'aménagement des zones commerciales soit réalisé par étapes, le plan d'implantation mixte exigé en vertu de la ligne directrice C1 doit démontrer de quelle manière cet objectif peut être atteint lors des étapes suivantes et des aménagements intercalaires.

C3 Le rapport plancher-sol (rps) maximale doit être de 2,0. La surface utile maximale des commerces de détail doit être de 0,35. La densité restante doit être consacrée aux utilisations administratives et/ou résidentielles.

C4 Les bâtiments doivent être orientés de manière à faire face aux voies publiques, à les mettre en valeur, en particulier les bâtiments d'angle.



Plan de démonstration d'un centre polyvalent au sud de la promenade Findlay Creek



Les bâtiments adjacents à une zone de plus faible densité sont échelonnés pour préserver une échelle appropriée.



Illustration d'un centre polyvalent au sud du chemin Blais

C7 Les éléments tant résidentiels que commerciaux des édifices doivent être de qualité, et les détails architecturaux doivent être présents dans ces deux éléments.

C8 Toutes les façades surplombant des voies publiques et des espaces ouverts doivent être fenêtrées. Il faudra éviter l'utilisation de fenêtres-miroirs réfléchissantes au rez-de-chaussée.

C9 Les façades des bâtiments doivent être traitées comme des espaces piétonniers et publics :

- Les espaces piétonniers devant les bâtiments doivent être larges et bien aménagés à l'aide de mobilier, de lampadaires et d'arbres;
- La plantation d'arbres doit être minutieusement planifiée avec une signalisation pour éviter tout conflit;
- La plantation doit être effectuée dans de larges plates-bandes continues.

C10 L'équipement mécanique des toits doit être caché à l'aide de matériaux complémentaires aux bâtiments.

C11 Des toits de formes variées peuvent être construits pour éviter la monotonie des toits plats.

C12 Les entrées des bâtiments doivent être proéminentes et visibles, notamment à l'aide de marquise, d'auvents et d'autres éléments architecturaux.

C13 Tous les équipements de service public, les transformateurs et les enclos de stockage des ordures doivent être intégrés dans la conception des bâtiments. Si cela n'est pas possible, ces équipements doivent être aménagés de manière à ne pas être visible depuis la voie publique.



Traitement paysager élaboré sur une rue longeant un parc de stationnement à Toronto en Ontario



Utilisation résidentielle au-dessus d'utilisations de commerce de détail dans le quartier Cornell à Markham en Ontario



Installation pour les piétons devant un commerce de détail à Huntsville en Ontario



Ce centre commercial à Oakville en Ontario offre un itinéraire clair pour les piétons, mis en valeur par des arbres plantés

Voies privées internes

- C14 Les voies privées internes doivent :
- être traitées comme des espaces publics, conçues et aménagées avec les commodités d'une voie publique;
 - disposer d'un trottoir pour permettre la circulation des piétons;
 - disposer d'un trottoir intégré dans la plate-bande principale traversant le parc de stationnement.

- C15 Les petits bâtiments regroupés le long des voies internes doivent former des secteurs cohérents et concentrés.

Stationnement

- C16 Les aires de stationnement doivent être aménagées sur le côté ou à l'arrière des terrains et en retrait de l'emprise.

- C17 Les aires de stationnement doivent être conçues en petites sections et comprendre des lampadaires, un aménagement paysager important et un revêtement particulier afin de rompre leur étendue et de permettre la création de liens piétonniers.

- C18 Les aires de stationnement doivent être cachées de la vue depuis les rues, les espaces ouverts et les zones résidentielles adjacentes, à l'aide de clôtures basses et de plantations.

- C19 Des rapports de stationnement minimaux et maximaux pour les utilisations de commerce de détail, d'administration commerciale et résidentielles seront mis en place lors de l'attribution de zonage,

conformément au nouveau règlement de zonage général visant les terrains des centres polyvalents de Leitrim.

- C20 L'aménagement de parcs de stationnement partagés et le stationnement sur rue seront encouragés dans le calcul des places de stationnement requises dans les centres polyvalents.

Aires de chargement et de service

- C21 Les aires de chargement et de services doivent être situées derrière les bâtiments et dissimulées. Les conflits entre les véhicules de livraison et les piétons doivent être minimisés à l'aide d'une signalisation et d'une délimitation de l'emprise piétonnière.

Traitement paysager

- C22 Des arbres, des arbustes et des éléments de couvert végétal doivent être plantés au niveau du sol, dans de larges plates-bandes continues servant à définir les îlots de stationnement et à orienter la circulation piétonnière.

- C23 Les plates-bandes doivent être conçues de manière à permettre le regroupement des plantes est ainsi créer un aménagement paysager vigoureux et durable.

- C24 Il convient d'utiliser un mélange d'espèces à feuilles caduques et persistantes.

- C25 La signalisation doit assurer un bon niveau de clarté, de visibilité et d'intérêt visuel, tout en complétant l'architecture des bâtiments

en ce qui concerne l'échelle, les matériaux, l'uniformité et la conception.



Un aménagement paysager coloré aide à mettre en valeur ce parc de stationnement de Kenora en Ontario



Un aménagement paysager cache un parc de stationnement depuis la rue à Jordan en Ontario



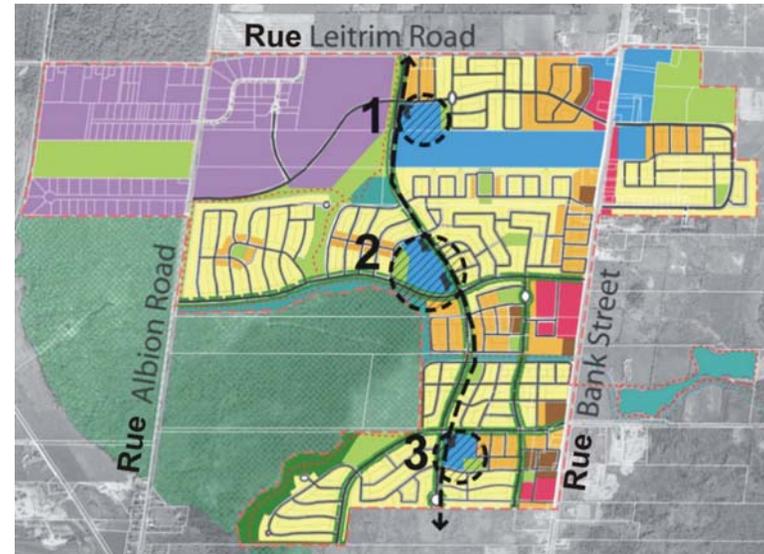
Un mur architectural et un aménagement paysager séparent un parc de stationnement du trottoir à Vaughan en Ontario

5.5 Écoles

Le Plan officiel stipule que les écoles sont des éléments essentiels des nouvelles collectivités et doivent par conséquent être intégrées dans leur structure, afin de constituer autant de pôles d'attraction. Quatre écoles ont été exigées à Leitrim par trois des conseils scolaires de la région d'Ottawa. Les emplacements retenus sont les suivants :

1. Une cour d'école de 2,5 ha dans l'extrémité nord pour le Conseil des écoles publiques;
2. Une cour d'école de 6,0 ha au centre pour l'Ottawa Carleton District School Board et l'Ottawa Carleton Catholic School Board;
3. Une cour d'école de 2,5 ha dans l'extrémité sud pour l'Ottawa Carleton District School Board.

Les cours d'école ont été prévues le long de l'axe principal nord-sud, comme autant de points de repère dans la collectivité. Les écoles sont perçues comme des bâtiments particuliers qui caractériseront le paysage de rue. Les bâtiments devront être placés de manière à définir la bordure de rue, les aires de stationnement étant situées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments. Toutes les écoles ont été prévues joutant des parcs de quartier d'une superficie variant de 0,8 à 1,0 ha, afin d'y aménager des équipements comme des terrains de sport et des structures de jeux. La majorité des terrains de sports de la collectivité seront aménagés dans des parcs communautaires.



Quatre cours d'école sont situées à trois emplacements sur l'artère nord-sud principale

Lignes directrices sur les écoles

- SC1 Les bâtiments d'écoles doivent être situés près de l'emprise routière afin de définir davantage le bord de rue, leur façade donnant sur au moins deux rues, et doivent constituer un élément visuellement dominant dans le quartier.
- SC2 Les bâtiments d'écoles doivent être conçus comme des points de repère particuliers présentant une conception, des matériaux et des éléments de finition de grande qualité. L'emplacement doit faire l'objet d'un aménagement paysager soigné en raison de leur emplacement privilégié et de leur statut de point d'intérêt.
- SC3 Les aires de stationnement doivent être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
- SC4 Des aires de dépôt pour les autobus et les voitures doivent être aménagées sur le côté des bâtiments. Elles peuvent également l'être à l'avant du bâtiment, sous réserve de considérations liées à sa conception et au plan d'implantation.
- SC5 Il faut envisager l'aménagement d'une voie d'évitement pour les autobus et les voitures.
- SC6 La porte avant de l'école doit donner sur le passage piétonnier menant au trottoir de la rue.



École jouxtant des éléments naturels à Windsor



École à Nepean en Ontario

5.6 Utilisations résidentielles de haute densité

Le Plan officiel fournit des orientations sur divers types de logement permettant la création d'une communauté saine et durable. La densité est concentrée dans des lieux adjacents aux centres polyvalents afin de soutenir les utilisations commerciales. Toutes les formes de maisons en rangée (immeubles, superposés, sur rue) sont envisagées, tout comme les appartements de faible et moyenne hauteur. Lorsque des logements à plus haute densité font face à des artères, des rues à voies simples doivent être aménagées. Sur les routes collectrices, un accès direct aux lotissements résidentiels doit être prévu. Les maisons en rangée peuvent également être adjacentes à des parcs dans les centres de quartier. De telles maisons en rangée doivent avoir une voie d'accès arrière afin de rendre le quartier attrayant.



Répartition de densité dans la collectivité



Ces maisons en rangée avec un accès arrière offrent un paysage de rue attrayant



Logements de haute densité dans une forme bâtie compatible avec des formes résidentielles de faible densité



Ces maisons en rangée créent un paysage de rue varié à Morrison en Ontario

Maisons en rangée

- T1 Les maisons en rangée doivent être mélangées à d'autres formes d'habitation de manière à ne pas dominer tout un quartier.
- T2 Le style et les détails architecturaux des immeubles de maisons en rangée doivent compléter le style des maisons unifamiliales et jumelées.
- T3 Les maisons en rangée adjacente à des pôles d'attraction, en particulier si elles font face à partir, doivent avoir des voies d'accès arrière afin d'éviter la prédominance des garages et des voitures en stationnement dans les cours avant.
- T4 Lorsque des garages doivent être érigés à l'avant, la porte de ces garages ne doit pas dépasser le mur principal avant de l'habitation.
- T5 Lorsque les unités de bout des immeubles de maisons en rangée se trouvent à un angle donnant sur une voie publique, un traitement architectural doit être effectué sur les murs latéraux et de façade.
- T6 Les lignes directrices A1 à A4 s'appliquent aux immeubles de maison en rangée.

Appartements de faible à moyenne hauteur

- A1 Les immeubles d'habitation et le traitement paysager qui les concerne doivent aider à définir la bordure de rue.

- A2 Les aires de stationnement permanent, de chargement et de services doivent être aménagés dans les cours latérales ou arrière, en retrait de la façade des bâtiments.
- A3 Une zone de descente des visiteurs doit être aménagée à l'avant du bâtiment.
- A4 Une partie importante du bâtiment doit faire face à la voie publique, en respectant une marge de reculement minimale, et la façade du bâtiment doit être proportionnelle à celle du terrain.



Plan de démonstration d'un centre de quartier avec des maisons en rangée faisant face à un parc de poche



Maisons en rangée donnant sur un espace ouvert public



Maisons en rangée à Kentlands au Maryland



Un traitement architectural permet de définir la particularité d'un terrain d'angle

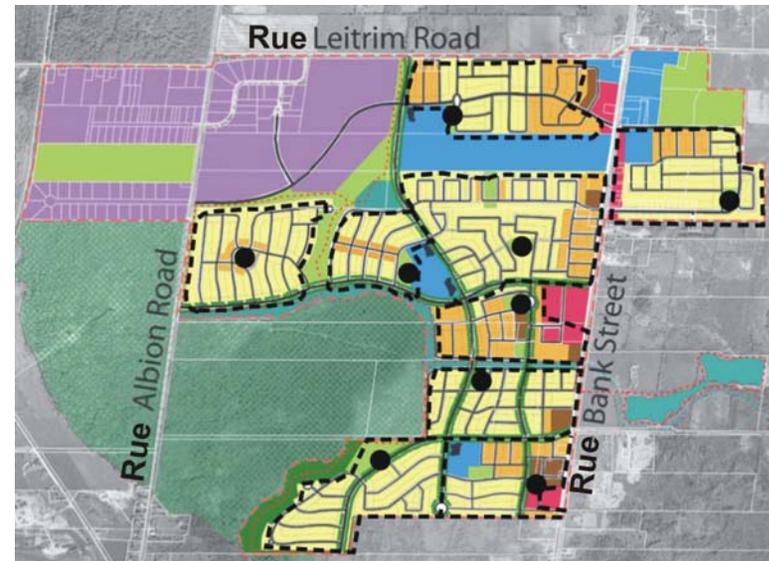
5.7 Quartiers résidentiels

Le Plan officiel fournit des orientations permettant d'aménager de nouvelles collectivités dont les quartiers ont une identité et une intention définies, et offrant toute une gamme d'utilisations et de types de logement.

On estime que Leitrim peut accueillir environ 5 300 unités et 15 000 résidents. Un mélange de types de logements y est possible, avec un maximum de 60 % de maisons unifamiliales et jumelées, un minimum de 30 % d'habitations multiples, et un minimum de 10 % d'appartements. La densité moyenne globale de maisons unifamiliales, jumelée et en rangée est de 29 unités par hectare net.

Leitrim a été conçu à partir d'une série de dix quartiers, tous définis par leurs espaces ouverts, leurs éléments naturels ou leurs routes importantes. Ces quartiers sont conçus selon un quadrillage modifié de route afin de permettre une plus grande continuité entre ces quartiers, les espaces ouverts et les centres. Les rues locales seraient conçues avec une emprise de 18 ou 20 m.

Chaque quartier présente un pôle d'attraction, habituellement un petit parc du quartier, à moins de 400 m du lieu de vie des résidents. Les parcs donnent largement sur les routes afin de constituer les lieux visuellement importants dans le quartier (voir la section 5.1).



Quartiers de Leitrim



Maisons unifamiliales avec galeries avant et marges de reculement variées



Encourager les faibles marges de reculement dans les cours avant afin d'approcher les habitations de la voie publique et ainsi offrir une échelle humaine et un intérêt visuel



Les parcs et les éléments naturels, comme ce terrain boisé, doivent être utilisés autant que possible pour définir les quartiers

Lignes directrices sur tous les types de logement

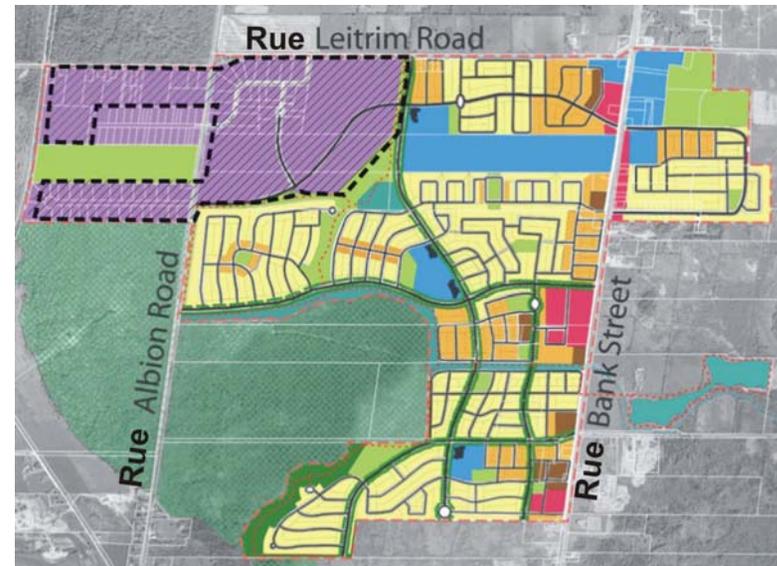
- N1 On retrouvera dans chaque quartier divers types de logement, des marges de reculement réduites dans les cours avant afin d'accentuer la bordure de rue et des garages construits derrière les habitations ou accessibles depuis une allée arrière.
- N2 La façade des bâtiments doit être parallèle à la voie publique et présenter des portes avant, des fenêtres et des éléments d'entrée faisant face à la voie publique, de manière à créer un plan cohérent.
- N3 Les portes de garage ne doivent pas faire saillie au-delà du mur principal de façade du bâtiment.
- N4 Les éléments architecturaux d'entrée et autres doivent être intégrés dans l'élévation avant de l'habitation afin de réduire la prédominance visuelle du garage et de l'allée avant.
- N5 L'aménagement d'entrées privées partagées ou regroupées sera encouragé afin de réduire la surface asphaltée dans les cours avant.
- N6 Les terrains d'angle et les résidences faisant face à un parc ou le jouxtant sont prioritaires dans le quartier. La conception des habitations qu'on y trouve doit prendre en compte les éléments suivants :
- Les murs latéraux visibles des bâtiments doivent être munis de fenêtres et présenter des matériaux et d'autres traitements architecturaux équivalents à ceux de l'élévation avant;
- L'entrée principale doit être située sur l'élévation latérale extérieure, des fenêtres d'angle et des vérandas fermées serviront à valoriser l'emplacement d'angle;
 - La clôture ceinturant les cours avant et/ou latérales extérieures ne doit pas bloquer la vue du trottoir depuis la maison; sa hauteur doit être limitée à 1,2 m, et elle doit essentiellement être constituée de structures ouvertes et non pas de murs pleins.
- N7 Les habitations faisant face à un parc doivent présenter une marge de reculement et des clôtures cohérentes afin d'aider à définir les limites de ce parc.
- N8 La marge de reculement de la façade principale de l'habitation doit être établie à 3 à 6,0 m de la limite avant du terrain.
- N9 D'autres lignes directrices sur les maisons en rangée et les appartements de faible ou moyenne hauteur figurent à la section 5.6.

5.8 Emploi

Le Plan officiel stipule qu'un rapport de 1,3 emplois par foyer doit être obtenu dans les collectivités en développement à l'extérieur de la Ceinture de verdure pour préserver l'équilibre entre les emplois et le logement dans les nouveaux quartiers.

Le Plan de conception communautaire de Leitrim offre un équilibre entre les secteurs d'habitation et de travail. Au total, environ 100 ha de terrains pour l'emploi sont désignés dans le secteur situé des deux côtés du chemin Albion, au sud du chemin Leitrim. On retrouve dans ce secteur des utilisations d'emploi sur le chemin Fenton, sur l'avenue Del Zotto et sur le chemin Leitrim.

Le secteur d'emploi est imaginé avec des bâtiments bien conçus et localisés de manière à rendre les rues attrayantes. Les aires de stationnement doivent faire l'objet d'un traitement paysager important. Les voies publiques doivent présenter un paysage de rue de grande qualité.



Terrains désignés pour l'emploi dans la collectivité

Bâtiments

E1 La superficie occupée par les bâtiments ne doit pas excéder 35 % de la superficie totale des terrains.

E2 La hauteur maximale des bâtiments doit être fixée à six étages ou 20 mètres, selon la hauteur la plus faible.

E3 Une bonne partie du bâtiment doit faire face à la voie publique selon une marge de reculement minimale.

E4 Les bâtiments situés à l'entrée du secteur d'emploi sur les chemins Albion et Leitrim doivent être conçus comme des bâtiments propres à un point d'accès, avec des marges de reculement minimales et des traitements architectural et paysager particuliers.

E5 Les entrées des bâtiments d'emploi doivent être définies dans l'architecture.

E6 Les longues façades doivent être différenciées par des

Stationnement

E7 Les aires de stationnement doivent être situées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments et en retrait de l'emprise routière.

E8 Les aires de stationnement doivent être conçues en petites sections et comprendre des lampadaires, un aménagement paysager important et un revêtement particulier afin de rompre leur étendue et de permettre la création de liens piétonniers.

E9 Les aires de stationnement doivent être cachées de la vue depuis les rues, les espaces ouverts et les zones résidentielles adjacentes, à l'aide de clôtures basses et de plantations.

E10 L'aménagement de parcs de stationnement partagés et le stationnement sur rue seront encouragés dans le calcul des places de stationnement requises.



Clearly defined pedestrian routes and landscape treatment.



Architecture defines the entrance.

Chargement et services

- E11 Les aires de chargement et de services doivent être situées derrière les bâtiments et dissimulées. Les conflits entre les véhicules de livraison et les piétons doivent être minimisés à l'aide d'une signalisation et d'une délimitation de l'emprise piétonnière.

Traitement paysager

- E12 Des arbres, des arbustes et des éléments de couvert végétal doivent être plantés au niveau du sol, dans de larges plates-bandes continues servant à définir les îlots de stationnement et à orienter la circulation piétonnière.
- E13 Les plates-bandes doivent être conçues de manière à permettre le regroupement des plantes est ainsi créer un aménagement paysager vigoureux et durable.
- E14 Il convient d'utiliser un mélange d'espèces à feuilles caduques et persistantes.
- E15 La signalisation doit assurer un bon niveau de clarté, de visibilité et d'intérêt visuel, tout en complétant l'architecture des bâtiments en ce qui concerne l'échelle, les matériaux, l'uniformité et la conception.
- E16 Le traitement paysager des propriétés individuelles joue un rôle dans l'image de l'ensemble du secteur d'emploi, et doit par conséquent être coordonné.
- E17 La marge de reculement de la cour avant doit faire l'objet d'un aménagement

paysager afin de définir les déplacements des piétons et l'entrée principale des bâtiments, et pour cacher les aires de stationnement.



Plantation dans un parc de stationnement à Nanticoke en Ontario



Aménagement paysager d'un parc de stationnement à Toronto en Ontario

6.0 Plan des espaces verts

Le réseau d'espaces verts contenu dans le Plan d'utilisation du sol est constitué d'éléments naturels, de parcs, d'installations de gestion des eaux pluviales et de sentiers. Le but de ce réseau d'espaces verts, conformément à l'orientation du Plan officiel, est d'offrir diverses possibilités de loisirs dans des cadres différents, tout en protégeant les aires naturelles du secteur.

Selon la définition du Plan officiel, on entend par espaces verts les parcs structurés, qu'il s'agisse de grands parcs communautaires ou de petits parcs de quartier, et les aires naturelles et environnementales, comme les terres humides et les couloirs de ruisseaux. Le Plan officiel établit deux objectifs en matière d'espaces verts dans les zones urbaines :

- 2 ha par millier d'habitants, soit 8 à 10 %, des terrains aménageables doivent être consacrés à des parcs et des aires de loisirs;
- 4 ha par millier d'habitants, soit 16 à 20 % de superficie brute de terrain, doivent être consacrés à tous les espaces verts, notamment les parcs et les aires de loisirs, en plus des plaines inondables, des terrains vulnérables, des installations de gestion des eaux pluviales et des terrains environnementaux.

Le Plan de conception communautaire de Leitrim atteint ces objectifs. Le Plan d'utilisation du sol contient au total 82,3 ha d'espaces verts, soit environ 5,5 ha par millier d'habitants, et 36,9 ha de parcs, soit environ 2,5 ha par millier d'habitants. Si l'on ajoute à ces espaces les terres humides de Leitrim, adjacentes et couvrant environ 300 hectares, ainsi que la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale, au nord du chemin Leitrim, Leitrim suit facilement l'orientation du Plan officiel en matière de conception de collectivités « vertes ».

Les espaces verts seront principalement publics. Ces terrains seront obtenus lors du processus d'approbation des demandes de lotissement, soit en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, qui permet de consacrer à l'aménagement d'espaces verts 2 % de la superficie des utilisations d'emploi et 5 % de celle des utilisations résidentielles, ou de consacrer à l'aménagement d'espaces verts des terrains limités comme les couloirs de ruisseaux ou les tampons de terres humides, selon la superficie la plus grande.

6.1 Répartition des espaces verts

Le Plan des espaces verts a pour objet de localiser stratégiquement les parcs afin d'accroître la superficie des autres espaces verts et ainsi créer un réseau d'espaces verts nord-sud et est-ouest. Ainsi, la plupart des résidents habiteraient à moins de 400 m d'un espace vert quelconque. Les parcs de la collectivité sont hiérarchisés : des parcs de secteur pouvant accueillir les terrains de sports et les installations nécessaires dans les plus grands secteurs, des parcs communautaires répondant aux besoins en terrains de sports et en installations de la collectivité, et les parcs de quartier répondant aux besoins récréatifs des résidents habitant dans les environs.

Le Plan des espaces verts est constitué des éléments suivants :

Parc Leitrim (12,9 ha)

Le parc Leitrim est un parc de secteur existant de 12,9 ha. On y retrouve l'aréna Fred-Barrett et un certain nombre de terrains de sports et de balle. L'aréna Fred-G.-Barrett compte deux patinoires, une salle communautaire, une concession et des salles de réunion. Le parc contient trois terrains de balle, dont un est éclairé, un terrain de football, un terrain mixte soccer/football et cinq terrains de soccer. Le parc peut accueillir certains tournois de la Ville et est utilisé à pleine capacité ou presque. On peut également y étendre le programme du parc de manière à ajouter diverses utilisations supplémentaires. Un système d'éclairage pourrait être installé dans les installations non éclairées et ainsi augmenter le temps d'utilisation des terrains de balle et de soccer. L'accès des véhicules et le stationnement sont actuellement possibles depuis le chemin Leitrim, et l'accès des véhicules sera possible depuis les routes du sud lorsque les terrains situés à l'est de la rue Bank seront aménagés.

Parc communautaire au nord des terres humides (10,6 ha)

Un nouveau parc communautaire de 10,6 hectares est proposé au nord des terres humides de Leitrim et constituerait l'un des deux parcs communautaires de Leitrim. Les parcs communautaires ont pour fonction d'accueillir la majorité des nouveaux terrains de sports de Leitrim. On peut également y retrouver, entre autres, des terrains de tennis, des patinoires, des terrains en revêtement dur et des jeux d'eau. Ce parc aidera à relier les quartiers grâce à des sentiers et servira de zone tampon entre les terrains d'emploi et les zones résidentielles. L'accès aux terrains de sports et le stationnement sont possibles aux deux

extrémités du parc. Les terrains de sports pourront être éclairés, mais leur emplacement devra être soigneusement étudié afin d'éviter de perturber les résidents des habitations adjacentes. Un centre communautaire pourrait également être aménagé, en fonction du nombre d'écoles construites et de leurs équipements. Un bassin de gestion des eaux pluviales jouxtant le parc sera intégré dans la conception du parc.

Parc communautaire au sud des terres humides (3,2 ha)

L'aménagement d'un nouveau parc communautaire de 3,2 hectares est proposé le long de la route collectrice est-ouest du sud de Leitrim. Tout comme l'autre parc communautaire, ce parc abriterait des terrains de sports. Il sera conçu de manière à créer le moins de répercussions possible sur les terres humides de Leitrim, notamment grâce à la plantation de végétation dans des zones tampons naturelles du parc.

Parcs de quartier adjacents à des écoles

On compte trois parcs de quartier adjacents à des cours d'école. Le parc de quartier central (1,0 ha) est relié à deux écoles. Les parcs de quartier nord et sud sont associés à une seule école et ont une superficie de 0,8 ha. Ces parcs permettront certaines activités de loisirs actifs, grâce à des installations comme des terrains de tennis, des patinoires et des structures de jeux. Les terrains de sports et les installations plus grandes seront aménagés dans les parcs communautaires. Le succès de ces parcs dépendra de la collaboration de la Ville et des conseils scolaires sur leur conception.

Parcs de quartier

Un certain nombre de parcs de quartier, d'une superficie allant de 0,4 à 0,8 ha, sont destinés à être les points d'attraction de chaque quartier. On imagine ces parcs comme des lieux de rassemblement de quartier et de jeux informels, où l'on retrouverait des structures de jeux pour enfants, des boîtes aux lettres communautaires, des panneaux d'affichage, etc. L'aménagement d'un parc de quartier de 0,8 ha est proposé dans le centre commercial à la hauteur du ruisseau Findlay. Idéalement, ce parc serait davantage un parc urbain puisqu'il est entouré d'utilisations polyvalentes commerciales et résidentielles de plus forte densité. Ce parc contiendrait idéalement des zones en revêtement dur, un traitement paysager formel et des équipements de jeu. Aucun aménagement de terrain de sports n'est prévu dans ce parc.

Terrains de Transports Canada

On propose de maintenir dans son état naturel un espace ouvert de 16,9 ha à l'ouest du chemin Albion.

Zone tampon des terres humides

La zone tampon des terres humides de Leitrim, sur les terres Remer, a été désignée par la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Ce secteur offre une transition pour protéger les éléments et les fonctions sensibles des terres humides. L'aménagement de sentiers polyvalents est possible dans ce secteur, sous réserve de réalisation des études nécessaires, et devrait être planifié de manière à relier le réseau de sentiers de Leitrim.

Couloir de gestion des eaux pluviales

On propose l'aménagement d'un couloir de gestion des eaux pluviales, large d'environ 40 m, sur les bordures nord et est des terres humides de Leitrim, qui relierait le ruisseau. Il est possible d'aménager dans ce couloir un sentier polyvalent reliant les quartiers à un éventuel réseau de sentiers proposé dans les terres humides par la Société d'aménagement de la rivière Nation-Sud.

6.2 Installations des parcs

La Ville d'Ottawa a réalisé un rapport sur les options stratégiques et les recommandations en matière de terrains de sports en juillet 2003 et une étude provisoire sur les installations en juin 2003. Ces documents visaient à offrir un cadre pour l'aménagement d'installations de loisirs. L'étude sur les installations contenait une recommandation pour la partie sud-ouest de Gloucester, qui comprend Leitrim et Riverside Sud, visant une installation multifonctionnelle qui comprendrait une piscine, un centre communautaire et peut-être une garderie ou une bibliothèque. L'emplacement et la faisabilité de cette installation n'ont pas été confirmés.

La stratégie en matière de terrains de sports établissait les normes suivantes pour l'aménagement de terrains de sports :

- 1 terrain de soccer par tranche de 850 habitants;
- 1 terrain de softball par tranche de 2 700 habitants;
- 1 terrain de football par tranche de 23 000 habitants.

Au regard de ces normes, la collectivité de Leitrim nécessite environ dix terrains de soccer et sept terrains de softball. Aucun terrain de football n'est requis. Le Plan de conception communautaire de Leitrim dispose de suffisamment de parcs ayant la configuration nécessaire pour accueillir les installations requises par la collectivité de Leitrim. En plus des terrains de softball, de soccer et de football, le Plan d'utilisation du sol contient suffisamment de terrains pour accueillir diverses installations, comme des terrains de tennis, des patinoires de hockey, des terrains en revêtement dur et des jeux d'eau. En bout de ligne, la Direction des parcs et des loisirs des Services communautaires et de protection déterminera le type et l'emplacement de tous les terrains et équipements de loisirs, en fonction des besoins de la collectivité.



Réseau d'espaces verts

7.0 Plan du réseau de transport

Le réseau de transport a pour objet d'offrir à tous les résidents et les commerçants des transports intégrés et multimodaux qui soient sûrs, pratiques, abordables et économes en énergie.

Le réseau de transport de la collectivité de Leitrim est composé d'une série de routes collectrices et locales interreliées, organisées dans un quadrillage modifié permettant l'accessibilité et la liberté de mouvement. Ce quadrillage modifié offre un bon accès piétonnier aux principales voies collectrices est-ouest et nord-sud, tout en dissuadant les flux de circulation de transit. Les principaux pôles d'activité commerciale, polyvalente et institutionnelle sont facilement desservis par le réseau routier, ce qui limitera les itinéraires indirects des autobus de transport en commun. Le Plan de conception communautaire prévoit un degré élevé d'accès par transport en commun et de nombreuses options d'itinéraires. Il s'agit là d'un élément important car tous les secteurs résidentiels et commerciaux se trouvent à plus de 400 m à pied de la station de transport en commun proposée sur le chemin Leitrim.

Le réseau routier offre une capacité suffisante pour accueillir les volumes de circulation internes et externes prévus. Les terrains d'emploi sont orientés vers les principales artères afin de maximiser la visibilité et l'accès, et sont desservis par des rues distinctes des utilisations résidentielles, limitant ainsi au minimum les possibilités pour la circulation de transit non locale. Un certain nombre de liens vers le chemin Leitrim sont assurés afin de limiter les embouteillages aux heures de pointe à l'angle de la route collectrice nord-sud et du chemin Leitrim et de mieux séparer les flux de circulation résidentiels et d'emploi.

7.1 Transport en commun

Le Plan officiel de la Ville fixe un objectif de fractionnement du transport de 30 % pour le transport en commun sur l'ensemble du territoire municipal. Le Plan de conception communautaire de Leitrim prévoit faire du transport en commun un élément intégral de la structure communautaire.

Tel que décrit à la section 5.3, le service de transport en commun par autobus desservirait, à court ou à moyen terme, les axes suivants :

- Au sud, sur la rue Bank, depuis la station Greenboro;
- À l'ouest, sur le chemin Blais;

- Au nord, sur la route collectrice principale nord-sud;
- À l'est, sur la route est-ouest située au sud du chemin Leitrim;
- Au nord, sur la rue Bank.

Le circuit roulerait dans le sens des aiguilles d'une montre de manière à ce que les résidents habitant à l'ouest de la rue Bank puissent se rendre à pied aux arrêts de transport en commun, sans devoir traverser les routes collectrices. L'installation de feux de circulation pourrait s'avérer nécessaire à l'angle de la rue Bank et de la route collectrice au sud du chemin Leitrim, afin de permettre les virages à gauche sur la rue Bank. À long terme, un circuit d'autobus pourrait desservir les axes suivants :

- Au sud, sur la rue Bank, depuis la station Greenboro;
- À l'ouest, sur le chemin Blais;
- Au nord, sur la route collectrice principale nord-sud;
- À l'ouest, sur le prolongement de la promenade Findlay Creek;
- Au nord, sur le chemin Albion;
- À l'ouest, du chemin Leitrim à la future station de train léger.

Les autobus retourneraient à la station Greenboro par le trajet inverse. Ce circuit pourrait nécessiter l'installation de feux de circulation à l'angle du chemin Blais et de la rue Bank, afin de permettre les virages à gauche sur Bank.

Le couloir prioritaire de transport en commun rapide sur rail de la Ville est le prolongement nord-sud du couloir de l'O-Train. La Ville compte prolonger la ligne d'O-Train de manière à ce que le couloir de train léger nord-sud relie un jour le centre-ville de Nepean au centre-ville d'Ottawa. Ce couloir constitue la limite ouest de la collectivité de Leitrim, à l'ouest du chemin Albion. De la même manière, on retrouvera une station de train léger et un parc-o-bus à l'intersection du couloir et du chemin Leitrim, à un endroit qui n'a pas été confirmé précisément. La Ville a amorcé une étude d'évaluation environnementale sur le prolongement du couloir nord-sud. Elle devrait permettre de déterminer, entre autres choses, la nature du couloir approprié et désigner des emplacements pour les stations et les parcs de stationnement. Cette étude d'évaluation environnementale devrait prendre fin en 2006.

Le Plan de conception communautaire de Leitrim permet d'assurer une bonne connectivité vers les stations de transport en commun rapide. Toutes les principales routes collectrices est-ouest et nord-sud seront conçues de manière à

permettre la circulation des autobus, et la connectivité de ces routes collectrices vers les chemins Leitrim et Albion permettra à OC Transpo de bénéficier d'une souplesse maximale dans ses trajets d'autobus locaux et ses correspondances vers la station, en empruntant le chemin Leitrim. Toutes les nouvelles routes et les élargissements de routes existantes tiendront compte des besoins des piétons et des cyclistes. On y retrouverait également sans doute une aire d'attente couverte, des services locaux, un quai de correspondance et des zones de stationnement pour autobus. Leur aménagement et leur utilisation sont essentiels pour atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de nombre d'usagers.

7.2 Génération de la circulation

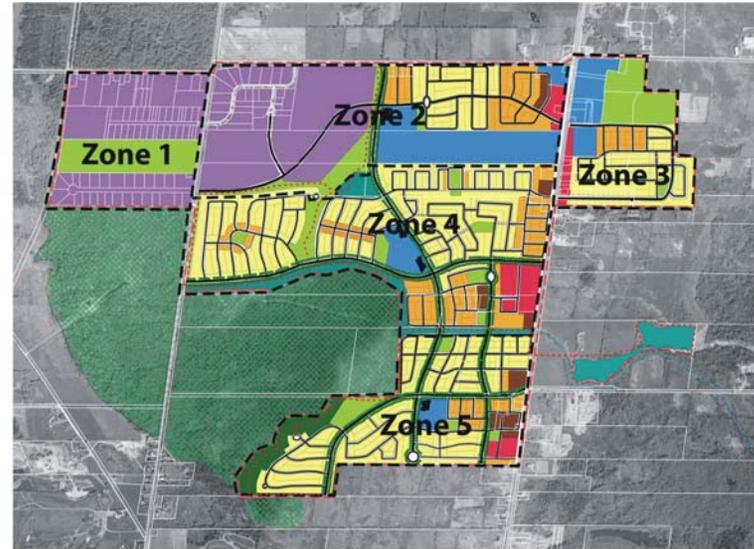
La collectivité de Leitrim, telle que proposée, compte environ 7 000 emplois, 323 000 pi² de terrains commerciaux / vente au détail et 5 300 unités résidentielles de densité variable. Plus de 20 ha d'utilisation institutionnelle ont également été prévus pour desservir cette nouvelle collectivité. Les taux de génération de circulation pour ces utilisations du sol ont été fondés sur les données de la Région de la capitale nationale, que l'on retrouve dans le manuel *TRANS* sur la génération de déplacements. Ces taux tiennent compte d'un fractionnement du transport non-automobile (transport en commun / vélo / marche) de 25 à 30 % pour les utilisations administratives et résidentielles, ce qui est conforme aux objectifs du Plan officiel. En période de pointe de l'après-midi, la situation la plus difficile puisqu'elle tient compte du chevauchement des déplacements des navetteurs, des acheteurs et personnels, les taux de génération de la circulation suivants ont été pris en compte :

Résidentiel

- 0,8 véhicule/heure/unité de logement de faible densité;
- 0,7 véhicule/heure/unité de logement de densité moyenne à haute;
- 65 % à l'arrivée, 35 % au départ pour les faibles densités;
- 62 % à l'arrivée, 38 % au départ pour les densités moyenne à haute;
- 20 % de tous les déplacements restent internes à la collectivité (déplacements partagés)

Administration

- 0,28 véhicule/heure/emploi;
- 10 % d'absentéisme;



Aux fins d'évaluation, le Plan de conception communautaire de Leitrim a été divisé en 5 zones

- 50 % de facteur d'heure de pointe;
- 1,2 personne par véhicule;
- 20 % de tous les déplacements restent internes à la collectivité (déplacements partagés)

Commerce de détail

- 5,0 véhicules/heure/1 000 pi²;
- 80 % de tous les déplacements sont considérés internes à la collectivité ou empruntent déjà des rues adjacentes

Le tableau suivant résume le nombre de déplacements total et de véhicules externes générés par chaque zone du Plan d'utilisation du sol (page opposée). On a estimé que les utilisations institutionnelles généraient une forte proportion de déplacements internes qui ne correspondent pas à la période de pointe des navetteurs. Elles ont donc été considérées comme négligeables pour le calibrage du réseau routier.

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, la génération de circulation en période de pointe prévue ajoutée aux artères est de 3 860 véhicules par heure, 2 037 véhicules par heure à l'arrivée et 1 823 véhicules par heure au départ. Cette circulation externe représente environ 60 % du total de déplacements non liés (origine unique à destination unique) générés par la collectivité.

7.3 Incidence de la circulation

L'incidence de la circulation a été évaluée sur une échelle globale à l'aide de la répartition suivante des déplacements mixtes en heure de pointe :

- 25 % en provenance/à destination de l'ouest, par le chemin Leitrim;
- 30 % en provenance/à destination du nord, par le chemin Albion;
- 25 % en provenance/à destination du nord, par la rue Bank;
- 15 % en provenance/à destination de l'est, par le chemin Leitrim;
- 2,5 % en provenance/à destination du sud, par le chemin Albion;
- 2,5 % en provenance/à destination du sud, par la rue Bank

La répartition à grande échelle reflète l'emplacement de la collectivité de Leitrim par rapport à la répartition des utilisations d'emploi et résidentielles prévues dans le Plan officiel, de même que les liens de transport régional prévus entre ces utilisations. La circulation externe a été répartie par zones sur le réseau routier, à l'aide du trajet le plus près menant à leur destination à l'échelle globale. En

superposant la circulation en provenance/à destination de toutes les zones sur le réseau routier communautaire proposé, les volumes projetés dans les deux sens ont été vérifiés pour s'assurer qu'ils correspondaient à la fonction prévue des rues principales. La capacité d'une route collectrice importante est de 800 véhicules à 1 200 véhicules par heure, au total dans les deux sens. Les deux routes ayant le volume le plus élevé se sont avérées être la promenade Findlay Creek (900 véhicules par heure), qui relie la rue Bank au chemin Albion, et le lien nord-sud (1 100 véhicules par heure), qui divise le secteur en deux et qui relie le chemin Leitrim, à mi-chemin entre la rue Bank et le chemin Albion. Ces deux voies publiques doivent être conçues comme des routes collectrices importantes, en raison des volumes de circulation qui y sont prévus, des utilisations du sol qui y auront un accès direct et de leur fonction dans le déplacement des volumes de circulation internes et externes dans la collectivité. La voie publique ayant le troisième volume le plus élevé est le lien est-ouest passant juste au sud du chemin Leitrim (500 véhicules par heure), qui dessert diverses utilisations d'emploi et résidentielles de la zone 2 et qui relie la rue Bank et le chemin Albion. Il a été prévu que les autres liens vers le réseau d'artères (desservant les zones 3 et 5) supporteront des volumes inférieurs à 200 véhicules par heure, ce qui correspond à une fonction de route collectrice mineure ou de rue locale.

8.0 Plan de viabilisation

Dans une perspective de viabilisation municipale, le Plan d'utilisation du sol a été élaboré en fonction de l'emplacement des principales infrastructures existantes et proposées à Leitrim. Le plan protège les principaux couloirs de viabilisation pour les infrastructures collectrices d'approvisionnement en eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales, de manière à permettre un aménagement par étapes rentable de toute la collectivité tout en préservant une souplesse maximale dans le déroulement par étapes et ainsi faire face aux besoins changeants du secteur de l'aménagement.

Le Plan d'utilisation du sol a été examiné et analysé dans une perspective de viabilisation municipale. Le rapport sur la fonctionnalité du Plan de conception communautaire de Leitrim, figurant à l'appendice B du Plan de conception communautaire et présenté séparément, décrit l'infrastructure d'approvisionnement en eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales requise pour desservir la collectivité, tel que proposé dans le Plan d'utilisation du sol. Le rapport sur la fonctionnalité fournit en outre de l'information sur le calendrier et les étapes de réalisation des travaux de viabilisation de la collectivité. Cette section résume l'analyse et les conclusions du « rapport sur la fonctionnalité ».

8.1 Services d'égouts

À l'exception du petit secteur aménagé à l'angle de la rue Bank et du chemin Leitrim, toute la collectivité de Leitrim est viabilisée par une station de pompage d'eaux d'égout située sur la promenade Findlay Creek, juste à l'ouest de la rue Bank. Cette station de pompage se décharge dans l'égout collecteur du chemin Conroy par le biais d'une conduite de refoulement sous la rue Bank. Une analyse de conception précédente limitait la capacité de cette station de pompage à 380 litres/seconde, en raison des contraintes en aval de l'égout collecteur du chemin Conroy. À partir des critères de conception habituels de la Ville dans l'analyse des eaux usées, le Plan d'utilisation du sol a été évalué afin de déterminer le débit de pointe pour la tranche de densité de population prévue une fois les aménagements terminés. Cette analyse suggère que, dans les prévisions démographiques les plus basses pour le Plan d'utilisation du sol privilégié, la station de pompage existante a une capacité suffisante pour desservir toute la collectivité une fois les aménagements terminés.

Cette analyse suggère également que la capacité admissible de la station de pompage de Leitrim est dépassée au fur et à mesure que les prévisions démographiques atteignent le maximum suggéré dans le Plan. Toutefois, le dépassement du débit de pointe maximum par rapport au débit de pointe admissible est marginal (10 %) et peut être résolu par une conception efficace. L'accroissement général relatif de la capacité du débit de pointe nécessaire pour satisfaire les prévisions de densité maximale pour le Plan d'utilisation du sol suggère que cette hausse peut être résolue en reconnaissant les pointes non-séquentielles entre les utilisations résidentielles et d'emploi dans la collectivité.

Si les pointes non-séquentielles sont factorisées dans l'analyse, les prévisions de densité maximale pour ce plan peuvent être prises en compte dans l'attribution de capacité actuelle d'eaux usées de la station de pompage de Leitrim. Une fois les aménagements terminés, il est également recommandé d'effectuer une surveillance détaillée du débit à la station de pompage de Leitrim, afin de confirmer l'hypothèse de calcul appliquée dans l'analyse du rapport sur la fonctionnalité et d'élaborer des critères de conception pouvant servir à compléter les exigences de conception une fois les aménagements terminés. Les chiffres de la page opposée illustrent un modèle de services d'égout convenant au développement par étapes figurant dans le Plan d'utilisation du sol.



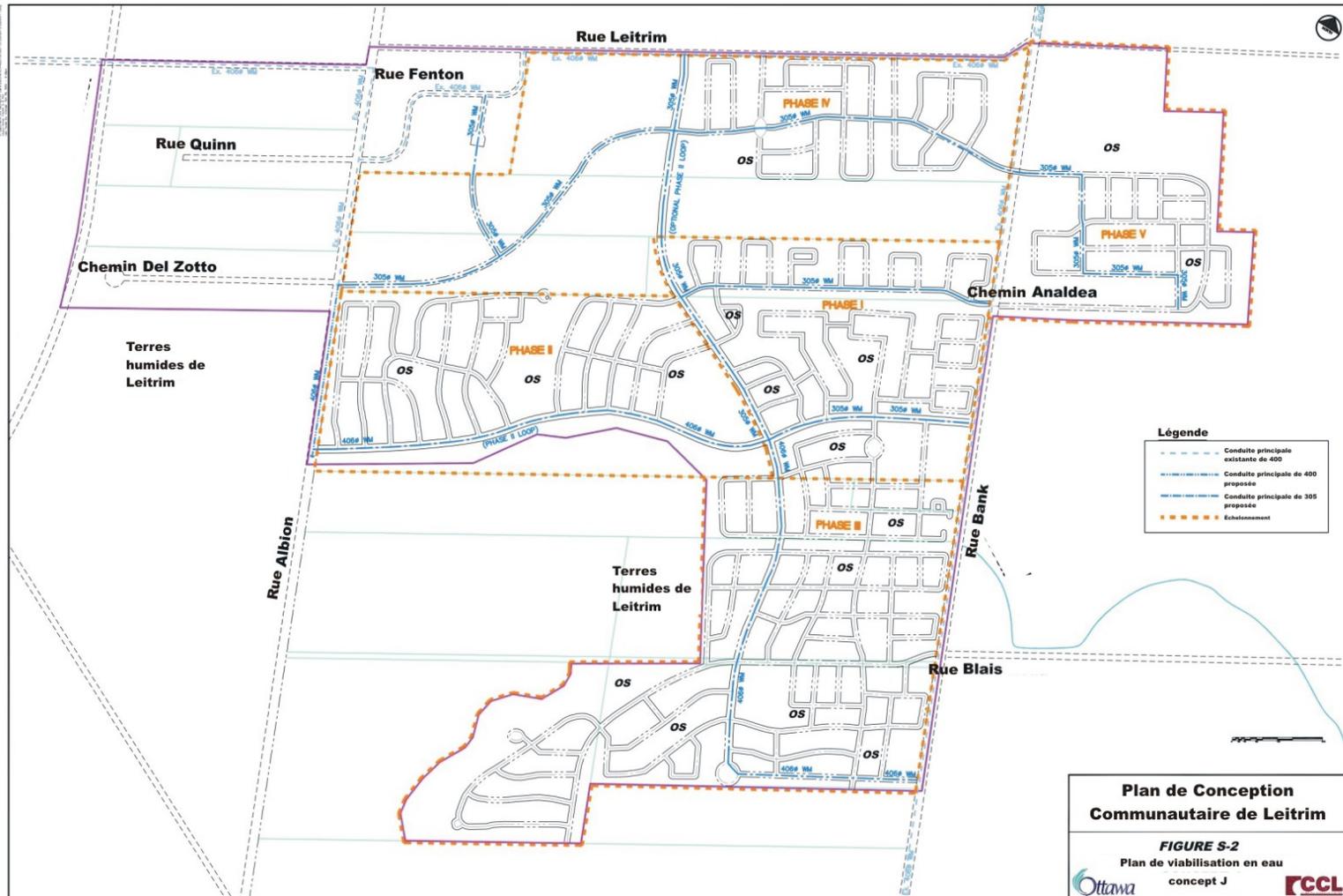
Modèle de viabilisation du grand collecteur d'eaux pluviales

8.2 Eau

Leitrim puise traditionnellement son eau à la station de pompage de Gloucester-Sud, située à l'angle du chemin Conroy et de la rue Bank. Cette station de pompage alimente une conduite principale de 405 mm de diamètre sous la rue Bank, qui descend vers le sud jusqu'à la promenade Mitch Owens. En prévision du développement de Leitrim, la Ville d'Ottawa a récemment prolongé une amenée principale vers le sud, depuis la station de pompage d'Ottawa-Sud jusqu'au chemin Leitrim. Cette nouvelle amenée principale deviendra avec le temps la principale source d'approvisionnement de toute la collectivité de Leitrim. L'appendice B contient une modélisation hydraulique détaillée du réseau de distribution d'eau nécessaire proposé pour l'aménagement final du Plan d'utilisation du sol. Cette analyse a été divisée en cinq étapes distinctes afin d'illustrer les besoins éventuels en matière de viabilisation provisoire et de réseau en circuit fermé permettant de soutenir un aménagement par étapes de tout le secteur visé.

La dernière source principale d'eau se trouve à l'extrémité nord-ouest de Leitrim, tandis que les décharges d'eaux usées et d'eaux pluviales sont situées sur la limite est de la collectivité. Pour cette raison, il est recommandé d'utiliser la conduite principale de 405 mm de la rue Bank comme source principale d'eau pour les premières étapes d'aménagement. L'analyse hydraulique révèle que cette source peut répondre à la demande de la Phase I et de la moitié est de la Phase II sans compromettre le niveau de base de besoins en services de la Ville. Toutefois, le présent Plan de conception communautaire recommande la mise en service d'une seconde alimentation en eau, entre l'achèvement de la Phase I et celui de la Phase II. Cette seconde alimentation pourrait être assurée en prolongeant une conduite d'eau principale au nord du chemin Leitrim ou vers l'ouest jusqu'au chemin Albion.

L'analyse hydraulique révèle également que la station de pompage de Gloucester-Sud ne peut pas être mise hors service avant que la conduite principale du chemin Leitrim, à l'ouest du chemin Albion, ne soit jumelée, que la conduite principale du chemin Albion, au sud du chemin Leitrim, ne soit jumelée, et qu'une alimentation secondaire ne soit aménagée pour la Phase I de l'aménagement. Un modèle de conduite principale d'alimentation, qui permettra l'aménagement par étapes proposé dans le Plan d'utilisation du sol, est illustré sur la page opposée.



Modèle de viabilisation de la conduite principale

8.3 Eaux pluviales

Le drainage à Leitrim s'écoule dans un affluent du ruisseau Findlay. Traditionnellement, l'écoulement de surface est dirigé vers ce ruisseau à l'aide d'une série de fossés et de drains municipaux. En 1995, l'ancienne Ville de Gloucester réalisait un « rapport et avant-projet d'étude environnementale sur la gestion des eaux pluviales » pour tout le territoire de Leitrim. Ce plan directeur de drainage proposait un modèle privilégié de drainage qui faisait apparaître la nécessité d'aménager quatre bassins de gestion des eaux pluviales afin d'assurer un traitement suffisant en eau de qualité, à la satisfaction des divers organismes d'approbation, et de permettre la poursuite des aménagements. Ce processus d'approbation consistait notamment à réévaluer les options, pour le cas où d'autres contrôles le nécessiteraient. Cette réévaluation a révélé qu'une installation collective de gestion des eaux pluviales devait être construite à l'est de la rue Bank.

Le Plan d'utilisation du sol a été élaboré en tenant compte des recommandations du plan de gestion des eaux pluviales privilégié et figurant à l'appendice B. Dans le cadre de l'analyse technique de ce Plan d'utilisation du sol, les recommandations du plan de gestion des eaux pluviales privilégié ont été examinées et se sont avérées conformes aux critères de conception actuels. Les chiffres de la page opposée correspondent à un modèle de collecteur d'eaux pluviales qui conviendra aux aménagements par étapes du Plan d'utilisation du sol et permettent la souplesse nécessaire pour réagir aux ajustements au cours des étapes d'aménagement.



Modèle de viabilisation du grand collecteur d'eaux usées

9.0 Mise en œuvre

Le Plan officiel exige que les plans de conception communautaire indiquent de quelle manière ses politiques et ses lignes directrices seront mises en œuvre à l'échelle communautaire. Tel est l'objet de la présente section, qui décrit la manière avec laquelle le Plan doit être interprété, les étapes de l'aménagement de la collectivité, les lignes directrices sur l'examen des demandes d'aménagement, la manière avec laquelle les objectifs de logement abordable seront atteints et le processus permettant d'apporter d'éventuelles modifications au Plan.

9.1 Interprétation

Le présent PCC est un énoncé de politique d'aménagement du territoire. Il constitue un guide dans l'aménagement de la collectivité de Leitrim. Une certaine souplesse d'interprétation est permise, à condition que la portée générale des politiques et des principes du présent PCC soit maintenue.

Les désignations figurant à la page 26 du Plan d'utilisation du sol visent à illustrer que les secteurs d'ensemble et les limites sont souples et peuvent varier sans nécessiter une modification du Plan, sauf lorsque les désignations sont établies par des limites fixes, comme des terres humides ou des routes, ou d'une manière précisée dans les politiques du présent Plan.

Les listes d'exemples d'utilisations autorisées fournies visent à illustrer la portée et le type possibles d'utilisations devant être prises en compte. Les utilisations n'apparaissant pas sur les listes mais considérées par la Ville comme étant similaires à celles y figurant et conformes à la portée générale de la désignation d'utilisation du sol applicable peuvent être reconnues comme des utilisations autorisées. Les aménagements réalisés dans la collectivité doivent être conformes à toutes les politiques et lignes directrices du présent PCC et à toute politique applicable du Plan officiel.

9.0 Mise en œuvre

Le Plan officiel exige que les plans de conception communautaire indiquent de quelle manière ses politiques et ses lignes directrices seront mises en œuvre à l'échelle communautaire. Tel est l'objet de la présente section, qui décrit la manière avec laquelle le Plan doit être interprété, les étapes de l'aménagement de la collectivité, les lignes directrices sur l'examen des demandes d'aménagement, la manière avec laquelle les objectifs de logement abordable seront atteints et le processus permettant d'apporter d'éventuelles modifications au Plan.

9.1 Interprétation

Le présent PCC est un énoncé de politique d'aménagement du territoire. Il constitue un guide dans l'aménagement de la collectivité de Leitrim. Une certaine souplesse d'interprétation est permise, à condition que la portée générale des politiques et des principes du présent PCC soit maintenue.

Les désignations figurant à la page 26 du Plan d'utilisation du sol visent à illustrer que les secteurs d'ensemble et les limites sont souples et peuvent varier sans nécessiter une modification du Plan, sauf lorsque les désignations sont établies par des limites fixes, comme des terres humides ou des routes, ou d'une manière précisée dans les politiques du présent Plan.

Les listes d'exemples d'utilisations autorisées fournies visent à illustrer la portée et le type possibles d'utilisations devant être prises en compte. Les utilisations n'apparaissant pas sur les listes mais considérées par la Ville comme étant similaires à celles y figurant et conformes à la portée générale de la désignation d'utilisation du sol applicable peuvent être reconnues comme des utilisations autorisées. Les aménagements réalisés dans la collectivité doivent être conformes à toutes les politiques et lignes directrices du présent PCC et à toute politique applicable du Plan officiel.

9.2 Échelonnement

Les aménagements à Leitrim seront échelonnés de manière à assurer le prolongement continu et méthodique de la collectivité et ainsi garantir une utilisation la plus efficace et économique de l'infrastructure existante et proposée. Fondamentalement, Leitrim sera aménagé de concert avec les égouts

collecteurs et la mise en service des installations nécessaires de gestion des eaux pluviales. Les aménagements futurs dans le secteur visé par le PCC seront toujours réalisés vers l'extérieur et d'une manière graduelle, vers l'ouest, le nord et le sud de la promenade Findlay Creek. Pour faire face à cette croissance, la partie restante du réseau d'égouts domestiques, y compris une seconde conduite de refoulement et le prolongement de l'égout gravitaire, sera construite au besoin. Le rapport sur la fonctionnalité figurant à l'appendice B expose en détail le calendrier d'aménagement de l'infrastructure à Leitrim.

Résidentiel

La Ville doit avoir l'assurance que les exigences du Plan officiel en matière d'utilisations résidentielles et de densité sont satisfaites lors de l'aménagement de Leitrim. À cette fin, le Plan d'utilisation du sol a été conçu à partir de cinq zones, comme illustré à la page 29. Le présent Plan illustre chacune de ces zones avec les différents types de logement prévus qui, pris dans leur ensemble, atteignent les objectifs généraux des exigences du Plan officiel en matière d'utilisations résidentielles et de densité.

Les modèles d'utilisation du sol, les différents types de logement et les densités désignés dans le Plan d'utilisation du sol permettent une certaine souplesse. À titre d'exemple, lorsque des habitations multiples en rez-de-chaussée, comme les logements superposés en rangée ou les maisons en rangée sur rue, sont les principales utilisations d'une désignation résidentielle de densité moyenne, les maisons unifamiliales et les petits immeubles d'appartements sont également autorisés à certains endroits. Ce « déplacement » d'utilisations et de formes est intégré dans le Plan de conception communautaire, aux conditions suivantes :

- 1 Les densités globales et les objectifs d'unités de chaque zone, tel que désigné sur la carte de la page 26, sont respectés;
- 2 La planification des quartiers, comme l'illustre la carte de la page 54, est réalisée lors de processus d'examen des demandes de lotissement, l'emplacement des utilisations à plus forte densité étant précisé dès le début;
- 3 Toute mise à jour requise de l'étude sur la fonctionnalité ou toute autre analyse de capacité de viabilisation doit être effectuée dans le cadre du processus d'examen des demandes de lotissement si davantage d'unités de logement sont proposées dans un quartier qu'il n'était prévu dans le présent plan.

En outre, les petits immeubles d'appartements construits et excédant le minimum de 10 % peuvent être crédités dans le calcul de 29,0 unités par hectare net. Ces appartements ne peuvent être crédités que lorsque les 10 % d'unités d'appartement ont été construits et livrés. Ces exigences seront mises en œuvre et contrôlées par le biais du zonage et des plans de lotissement provisoires de la Ville. Les objectifs doivent servir à des fins de contrôle tout au long de la mise en œuvre du pCC.

Emploi

On retrouve des utilisations industrielles et administratives dans l'angle nord-ouest de la collectivité qui ont été désignées comme emploi dans le Plan d'utilisation du sol. Ces utilisations sont actuellement dépendantes de fosses septiques privées pour leurs besoins de viabilisation domestique. Toutefois, la collectivité de Leitrim, notamment ces terrains, est désignée comme étant un secteur de service public et est destinée à être viabilisé complètement par des conduites d'eau et des égouts domestiques municipaux. Puisque les égouts domestiques seront installés d'est en ouest au fur et à mesure de l'aménagement résidentiel, des délais seront à prévoir avant que les services complets ne soient offerts sur ces terrains. Dans de telles situations, le Plan officiel permet l'application de solutions provisoires de viabilisation. L'aménagement des terrains d'emploi lorsque la viabilisation municipale totale n'est pas encore disponible sera autorisé, sous réserve des politiques de la section 2.3.2 du Plan officiel.

9.3 Examen des demandes d'aménagement

Le présent PCC sera principalement mis en œuvre lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, essentiellement aux étapes de zonage, de plan de lotissement et de réglementation du plan d'implantation. La section 4 du Plan officiel expose en détail les principales politiques et les études nécessaires visant les demandes d'aménagement et traitant de diverses questions, comme la viabilisation et le transport ou la protection de l'environnement, la santé et la sécurité. Tous les aménagements réalisés à Leitrim doivent être conformes à ces politiques et exigences.

Plus particulièrement, les exigences suivantes sont propres au PCC de Leitrim :

- a) Pour chaque secteur d'utilisation polyvalente sur la rue Bank, un plan d'implantation mixte visant tout le secteur doit être approuvé par le Conseil avant que ne soit déposée la première demande

d'aménagement dans le secteur. Ce plan d'implantation mixte doit démontrer comment toutes les utilisations du sol pourront être appliquées ensemble, comment les lignes directrices du PCC pourront être respectées et comment les demandes individuelles pourront être prises en compte dans le plan global.

- b) Une étude d'impact sur l'environnement doit être réalisée au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement pour chacun des quatre sites désignés dans l'étude d'évaluation environnementale des zones naturelles urbaines.
- c) Une étude d'impact de la circulation doit être réalisée au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement pour tous les lotissements futurs sur la promenade Findlay Creek. Cette étude doit rechercher des mesures de modération de la circulation et envisager la possibilité de les appliquer sur la promenade Findlay Creek si elles s'avèrent justifiées.

9.4 Logement abordable

Des logements abordables devront être aménagés, conformément à la politique applicable de la Ville, dans tous les nouveaux aménagements et les réaménagements résidentiels de Leitrim. Le Plan officiel stipule que 25 % de tous les aménagements et réaménagements d'habitation doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal au 30^e percentile (locataires) et égal au 40^e percentile (propriétaires occupants). Le Plan officiel définit le logement abordable comme étant un logement, appartenant à ses occupants ou loué par eux, pour lequel un ménage dont le revenu est faible ou moyen ne paye pas plus de 30 % de son revenu annuel brut.

Dans le secteur visé par le Plan de conception communautaire (PCC) de Leitrim, environ 1 325 unités résidentielles (5 300 unités x 25 %) doivent être aménagées dans cette fourchette d'abordabilité, tel que déterminé au moment de l'approbation de la demande de lotissement. À Leitrim, environ 55 % de toutes les unités se trouvent dans des habitations multifamiliales, comme des maisons jumelées, des maisons en rangée sur rue, des logements superposés en rangée et des unités d'appartement. Les prix du marché actuels pour des logements de ce type indiquent que la majorité de ces résidences permettent d'atteindre les objectifs du Plan officiel en matière d'abordabilité.

L'aménagement de « logements sociaux » par des fournisseurs de logement social, avec ou sans financement ou encouragements de la Ville, sera compris dans le 25 % de logements abordables à Leitrim. La part de logements sociaux abordables à Leitrim sera d'au moins 7 % des unités résidentielles, sous réserve de financement fédéral-provincial. À Leitrim, quelque 370 unités doivent être réservées au logement social et doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 20^e percentile pour Ottawa. Avec un mélange de maisons en rangée et d'immeubles d'appartements, environ 5,5 hectares de terrains devraient être acquis par la Ville ou par des fournisseurs de logement social pour atteindre cet objectif. Le type de logement requis et l'emplacement adéquat des logements sociaux dans la collectivité seront décidés dans le cadre d'un processus de circulation aux organismes techniques au moment de l'approbation de la demande d'aménagement, sous réserve de l'attribution de fonds par le Conseil. Les emplacements privilégiés des logements sociaux doivent offrir un accès pratique au transport en commun, aux commerces et aux services communautaires.

Pour appuyer l'aménagement de logements abordables, la Ville entend négocier, entre autres, l'utilisation des encouragements et soutiens directs municipaux suivants :

- Subventions d'immobilisation, terrains;
- Report ou exemption de droits et redevances;
- Encouragements ou transferts de densité, zonage souple, normes d'aménagement modifiées;
- Autres encouragements à négocier, en fonction de l'importance de l'abordabilité atteinte.

Lorsque des encouragements municipaux sont fournis pour soutenir l'aménagement de logements abordables, la Ville conclura avec les promoteurs des ententes visant à préserver le niveau d'intérêt du public pour le logement abordable. Ces ententes refléteront le niveau d'investissement public requis, les plus grands investissements donnant lieu à des niveaux plus importants d'abordabilité. Ces ententes incluront des mécanismes permettant de préserver l'abordabilité, mentionneront le type d'unités à fournir et seront normalement inscrits au titre foncier ou deviendront un règlement sur les installations de logement municipal.

9.5 Processus de modification du PCC

Étant donné que le PCC constitue un énoncé de politique d'aménagement du territoire, les politiques et lignes directrices du présent document ont été élaborées avec une certaine souplesse afin de tenir compte des circonstances variables dans la collectivité. La présente sous-section expose en détail les motifs de modification du PCC ainsi que la méthode à adopter pour les effectuer. Cette méthode dépend de la nature des modifications nécessaires.

Pour toutes les modifications proposées, les objectifs du Plan officiel et du PCC doivent être pris en compte. Pour que les objectifs du Plan officiel en matière de types de logement, de répartition et de densités minimales soient atteints, des modifications à l'emplacement et/ou au nombre de ces unités doivent être apportées dans la zone où elles se trouvaient à l'origine sur le Plan d'utilisation du sol. Des mises à jour des études appuyant le PCC, notamment celles touchant les travaux techniques et le transport, peuvent également être nécessaires pour appuyer les modifications proposées. De même, les variations, qui nécessitent une modification au Plan officiel, requerront également une modification officielle correspondante dans le PCC.

Modifications mineures

Des modifications au Plan d'utilisation du sol du PCC proposées avant les approbations de zonage, de plan de lotissement et de plan d'implantation, peuvent être apportées à la discrétion du directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure. Il peut s'agir :

- De modifications mineures à la configuration et au plan des rues locales;
- De modifications mineures à la dimension et à la configuration des îlots d'aménagement;
- De modifications mineures à l'emplacement, à la dimension ou au regroupement des utilisations polyvalentes et des secteurs d'emploi;
- De modifications mineures à l'emplacement, ou au « déplacement », d'utilisations résidentielles de densité faible et moyenne, sous réserve d'atteinte des objectifs de quartier.

L'approbation par la Ville d'une modification de zonage, de plan de lotissement ou de demande de réglementation du plan d'implantation reflétant ces changements constitue une approbation de modification du PCC.

Modifications importantes

Lorsque des modifications plus substantielles au Plan d'utilisation du sol sont proposées avant l'approbation du plan de lotissement ou du plan d'implantation, l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement est requise. Il peut s'agir :

- De modifications importantes à l'emplacement, à la dimension ou au nombre d'utilisations polyvalentes ou de secteurs d'emploi;
- De modifications importantes à l'emplacement des routes collectrices;
- De modifications importantes à l'emplacement ou au nombre de cours d'école;
- De modifications importantes à l'emplacement, à la dimension générale ou à la configuration des parcs.

Pour lancer l'examen de ces modifications proposées et pour les approuver, le promoteur doit présenter à la Ville les plans de lotissement et/ou d'implantation, sur lesquels figurent les zones visées, ainsi qu'un plan d'implantation mixte illustrant comment les modifications proposées toucheront les autres plans dans le quartier, soit un plan approuvé ou un plan du processus d'examen, et illustrant comment les modifications proposées touchent la collectivité en général. Lorsque les modifications proposées touchent des terrains ne faisant pas l'objet d'un plan approuvé ou un plan du processus d'examen, le plan mixte doit illustrer le quartier environnant ou la collectivité à l'échelle plus large, au besoin, tel qu'illustré dans le Plan d'utilisation du sol.

La Ville diffusera des exemplaires de tous les plans aux propriétaires de terrains aménagés et réaménagés directement touchés par les modifications proposées. Lorsqu'une modification proposée est jugée par le personnel comme touchant la collectivité en général, il peut également s'avérer nécessaire d'organiser une réunion publique pour présenter les modifications proposées au PCC et pour connaître l'avis des résidents à ce sujet.

Une fois ces modifications acceptées, l'approbation par la Ville de la modification de zonage, de plan de lotissement ou de demande de réglementation du plan d'implantation reflétant ces modifications constitue une approbation de la modification au PCC. En cas de désaccord sur ces modifications, l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement est nécessaire. Chaque modification successive au Plan d'utilisation du sol doit refléter les révisions

précédentes et approuvées par le biais du processus décrit ci-dessus. La Ville gardera dans ses dossiers toutes les modifications approuvées.

Modifications effectuées par la Ville

Des modifications au Plan d'utilisation du sol peuvent être apportées par le personnel de la Ville, à la discrétion et après approbation du directeur, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure. Ces modifications doivent faire l'objet d'un avis aux propriétaires des terrains aménagés ou réaménagés. L'approbation par la Ville d'une modification de zonage, d'un plan de lotissement ou d'une demande de réglementation du plan d'implantation reflétant ces modifications constitue une approbation de la modification au PCC. Lorsque ces modifications sont jugées significatives par le personnel, ou en cas de désaccord entre le personnel et les propriétaires touchés par les modifications proposées, l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement peut être nécessaire.

9.6 Modification requise au Plan officiel

Une modification du Plan officiel est requise pour mettre en œuvre le PCC de Leitrim. L'annexe B du Plan officiel doit être modifiée pour tenir compte du Plan d'utilisation du sol. Les modifications aux cartes seraient les suivantes : Plan officiel – l'annexe B, Plan des politiques en milieu urbain, doit être modifiée tel qu'indiqué sur la figure ci-dessous afin de changer la désignation d'emploi à aire urbaine générale, afin de faire correspondre cette annexe au Plan d'utilisation du sol du Plan de conception communautaire de Leitrim.