

Plan secondaire de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue

(Modification n° 192, 17 août 2017)

1.0 INTRODUCTION

Le présent Plan secondaire (« le Plan ») a pour objet d'orienter la croissance et l'aménagement futurs des terrains constituant la zone d'expansion urbaine (« ZEU ») de Mer Bleue.

Le Plan représente l'orientation stratégique donnée par le Conseil municipal en vue de guider les initiatives de la Ville, notamment en ce qui concerne l'examen des demandes de lotissement, de modification du zonage et d'approbation de plans d'implantation, ainsi que des demandes présentées au Comité de dérogation et des projets de travaux publics.

Il se fonde sur le Plan de conception communautaire (PCC) de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, dont il reflète les principaux aspects dans la politique du Plan officiel. Le PCC décrit en détail les utilisations du sol et les principes de conception qui doivent guider l'examen des demandes d'aménagement. Le Plan est par conséquent étroitement lié au PCC et doit être consulté conjointement afin de contribuer à l'interprétation et à l'application des politiques du Plan.

L'annexe A – Plan conceptuel d'utilisation du sol – doit être consultée parallèlement avec l'orientation stratégique.

2.0 SECTEUR VISÉ

Le secteur visé par le Plan secondaire de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue est décrit dans l'annexe A.

3.0 VISION

La zone d'expansion urbaine de Mer Bleue proposée serait une collectivité contemporaine prévue par un plan directeur, qui profiterait de ses éléments du patrimoine naturel (ruisseau McKinnons et le secteur boisé) et qui ferait un usage généralisé des attributs physiques existants.

La conception de cette collectivité repose sur la priorisation d'un réseau de rues et d'îlots accessible à pied et favorable au transport en commun, d'un réseau de liens intégré entre les espaces ouverts, d'un centre bien défini et de zones polyvalentes aménagées à des endroits stratégiques afin de desservir le secteur et au-delà. Chaque quartier caractéristique où il fait bon vivre disposera d'un parc, d'une école ou d'autres commodités à distance de marche. La bonne conception du quadrillage de rues et des îlots, les liens, le paysage de rue et la forme bâtie seront la pierre angulaire de l'aménagement du secteur.

Cadre de planification et de conception

Les principes qui suivent servent de cadre stratégique du Plan et sont à la base de la création d'une collectivité dynamique, attrayante, où il fait bon vivre, saine et durable dans la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue :

- Créer des quartiers caractéristiques et où il fait bon vivre;
- Promouvoir la création de collectivités complètes favorables au transport en commun et aux déplacements à pied ou à vélo;
- Créer des espaces intégrés, sûrs, passifs et actifs;

- Veiller à ce que l'atteinte des densités minimales prévues dans le Plan officiel soit accompagnée d'une conception efficace des lotissements, qui permette de créer des collectivités résidentielles attrayantes et efficaces;
- Offrir une variété d'options de transport sûres et fiables, intégrées aux utilisations du sol prévues et aux collectivités adjacentes;
- Créer dans la collectivité un point d'intérêt central sous la forme de vastes espaces ouverts actifs et passifs;
- Créer une collectivité durable au plan environnemental, qui profite de l'utilisation efficace du sol et des infrastructures;
- Conserver des aires boisées importantes, préserver et mettre en valeur le caractère paysager actuel du ruisseau McKinnons;
- Trouver l'équilibre entre la qualité du design urbain et les coûts de fonctionnement et d'entretien à long terme.

4.0 UTILISATION DU SOL ET PRINCIPALE ORIENTATION EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN

Les sous-titres et les politiques qui suivent visent à orienter l'aménagement futur de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue en matière d'utilisation du sol, de mobilité, de viabilisation, de développement communautaire, de design urbain et de mise en œuvre. On peut obtenir plus de détails et de directives concernant leur interprétation dans le Plan de conception communautaire de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, qui doit être consulté en parallèle avec le présent Plan secondaire.

UTILISATION DU SOL

Variété de densités, de formes et d'utilisations

1. Une variété de formes résidentielles et de types de logement sera aménagée afin de créer des options de logement et une certaine diversité dans l'ensemble du secteur visé. Plus particulièrement, les divers types d'habitation dans le secteur désigné à faible densité (isolées, jumelées, isolées à fondations reliées, multifamiliales jumelées reliées par le rez-de-chaussée comme des maisons en rangée) doivent, lorsque la situation le justifie, être mélangés par îlots ou au sein d'îlots afin d'éviter la création de grands secteurs uniformes ne contenant qu'une seule forme de logement, de mieux répartir la densité dans la zone et de maximiser les possibilités de stationnement sur rue, conformément aux politiques 12 et 14 de la section 4 du présent Plan.
2. L'aménagement résidentiel doit être composé d'au moins 30 pour cent d'habitations isolées (pour un maximum de 55 pour cent), d'au moins 10 pour cent d'appartements, et le reste en habitations multifamiliales autres que des appartements.
3. L'ensemble de l'aménagement résidentiel devra viser un minimum requis de densité moyenne de 34 habitations par hectare net. La densité résidentielle nette est fondée sur la superficie des terrains à utilisation exclusivement résidentielle, comprenant les voies de circulation et les aires de stationnement dans les secteurs aménagés, mais excluant les rues publiques, les servitudes et toutes les utilisations non résidentielles.

Utilisations commerciales de petite échelle

4. Outre les secteurs commerciaux mentionnés à l'annexe A, les utilisations commerciales de proximité et de petite échelle ou de micro-commerces de détail facilement accessibles à pied ou à vélo seront autorisées sans qu'il soit nécessaire de modifier le zonage de certains secteurs. Le zonage en vigueur devrait appliquer le suffixe « -c » au zonage résidentiel apparenté afin d'autoriser les

entreprises commerciales de petite échelle dans une zone résidentielle, traduisant ainsi un effort de créer une forme très traditionnelle, bien que durable et saine, d'aménagement urbain.

Parcs

5. Une hiérarchie de désignations de parcs doit être prévue dans le réseau d'espaces verts, notamment des parcs communautaires et de quartier ainsi que des mini-parcs, équipés de commodités, comme le recommande le Plan des parcs de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue. L'un de ces espaces, un mini-parc local d'une superficie d'au moins 0,5 ha, doit être adjacent à la caractéristique naturelle que constitue le ruisseau McKinnons. Ce mini-parc servira de point de départ de sentier et complétera cette caractéristique naturelle tout en offrant les commodités typiques de ce genre d'espace dans le quartier.

Aire d'étude spéciale

6. Les limites du bassin de gestion des eaux pluviales, en raison de la présence de la caractéristique naturelle urbaine à cet endroit, doivent être précisées afin de tenir compte des versions définitives du Plan de gestion de l'environnement, du Plan directeur de viabilisation et des analyses techniques détaillées menées conjointement avec les demandes d'aménagement. Aucune modification au présent Plan n'est requise pour modifier ces limites, si nécessaire.

MOBILITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

Installations cyclables

7. Des installations cyclables seront aménagées le long des voies collectrices, comme l'illustre le PCC de la ZEU de Mer Bleue.

Couloir piétonnier

8. Un important couloir piétonnier doit être aménagé afin de relier le ruisseau McKinnons au parc public qui jouxte la cour d'école prévue dans le quadrant nord-ouest de l'intersection du chemin Wall et de la nouvelle route collectrice, aux frais du promoteur. Puisque ce lien piétonnier traversera un îlot et tiendra lieu d'axe clé de déplacement, comme l'illustre le plan de visualisation du PCC, il doit être conçu avec une largeur plus importante que les liens traversant habituellement les îlots afin d'offrir une meilleure visibilité à des fins de sécurité, de confort et d'identité, grâce à une conception paysagère plus attrayante.

Traversée prioritaire aux piétons des rues collectrices

9. Les éléments d'infrastructure permettant d'accorder la priorité aux piétons, comme les avancées de trottoir, le rétrécissement des carrefours, les passerelles pour piétons et la combinaison de ces éléments, seront conçus et installés le long des principaux axes collecteurs, aux croisements avec les couloirs piétonniers traversant les îlots et où les axes collecteurs divisent deux côtés d'un quadrillage décalé. Des passages pour piétons seront aménagés à intervalles réguliers afin de favoriser les déplacements à pied, la préférence étant accordée près des arrêts d'autobus.

Passerelles ou passages piétonniers du ruisseau McKinnons

10. La création d'un réseau piétonnier et cyclable complet dans le quartier et les secteurs adjacents est une priorité du Plan, notamment dans les secteurs traversés par le couloir du ruisseau McKinnons. La conception et l'installation de passerelles pour piétons ou d'autres formes de traversée piétonnière

doivent être réalisées par le promoteur et à ses frais, conditionnellement à l'approbation du plan de lotissement provisoire.

CONCEPTION COMMUNAUTAIRE ET URBAINE

Élément d'identité communautaire du ruisseau McKinnons

Reliant les deux plus grands bassins de gestion des eaux pluviales et le parc communautaire, le couloir du ruisseau McKinnons sera mis en valeur comme le décrit le Plan de gestion de l'environnement, et sera l'un des éléments déterminants du patrimoine naturel de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue. Le ruisseau servira également de couloir de loisirs passifs servant aux déplacements dans le secteur et créera un lieu d'identité communautaire unique où les gens pourront se réunir, se divertir et se détendre.

11. Une rue publique (ou plusieurs) définira la plus grande partie de la limite sud-ouest du couloir du ruisseau McKinnons. La façade de cette rue sera entièrement résidentielle, depuis l'autre côté du couloir, afin de faciliter la création d'une identité communautaire et d'offrir un accès public en optimisant la sécurité et le confort des usagers du sentier.

La construction des sentiers et l'aménagement paysager seront aux frais du promoteur.

Quadrillage des rues et configuration des îlots

Le quadrillage des rues et la configuration des îlots d'un nouveau quartier ouvrent la voie à la qualité de vie d'une collectivité et à l'efficacité des déplacements des gens au sein de cette collectivité. Le modèle du quadrillage des rues doit permettre une expérience sûre et agréable pour tous les usagers, grâce notamment à la limitation de la vitesse des véhicules. Un quadrillage de rue bien planifié et parfaitement relié, dans lequel la circulation est filtrée plutôt qu'acheminée en entonnoir vers les rues plus importantes, permet non seulement d'améliorer le débit mais représente également la stratégie de modération de la circulation la plus importante de la conception communautaire. Avant que des éléments précis de modération de la circulation (comme des dos d'âne ou des avancées de trottoir) ne soient planifiés, le quadrillage des rues et la configuration des îlots doivent être minutieusement planifiés pour obtenir une modération passive de la circulation par suite d'une bonne configuration.

12. Le réseau routier sera conçu de manière à obtenir les résultats suivants :
 - a. En priorité, la disposition des rues et des îlots sera conçue en gardant à l'esprit l'expérience de l'utilisateur et devra favoriser un milieu sûr et agréable pour tous les usagers, et non pas uniquement les automobilistes.
 - b. Le réseau routier sera entièrement relié, essentiellement selon une configuration de quadrillage décalé. Cette configuration vise à offrir de nombreuses options de trajet pour tous les modes de transport, dans le secteur visé par le PCC, tout en modérant la circulation de transit, afin de permettre des opérations de transport en commun efficaces et de dissuader les automobilistes de couper à travers le secteur. Les rues locales (mineures) et les rues collectrices (majeures) doivent être reliées directement aux artères (avenues).
 - c. Comme le démontrent les illustrations du PCC, les îlots de quartier auront, autant que possible, une superficie d'un hectare ou moins et seront de forme régulière afin de créer des quartiers très perméables. Ces îlots de superficie réduite visent également à encourager les déplacements actifs plus courts et une variété d'itinéraires et d'options de mode de transport.
 - d. Créer une hiérarchie de rues selon laquelle les divers types de rue sont conçus (et pas uniquement par la vitesse affichée) pour des vitesses permettant ce qui suit :
 - des comportements routiers appropriés;
 - une plus grande sécurité des piétons et des cyclistes;
 - des niveaux de confort souhaités pour les usagers non motorisés.
 - e. Les vitesses autorisées dans chaque type de rue seront contrôlées de manière passive grâce à une conception appropriée. Les rues mineures (locales) seront conçues de manière à réduire la

- vitesse de la circulation (30 km/h), les rues majeures (collectrices) de manière à permettre des vitesses modérées (de 40 à 50 km/h) et les avenues (artères) de manière à permettre les vitesses modérées à légèrement supérieures (de 50 à 60 km/h).
- f. Le quadrillage des rues et la conception du réseau faciliteront l'accès de tous les modes de transport aux installations publiques, aux sites commerciaux, aux parcs, aux écoles, aux espaces ouverts et au réseau de transport en commun.
 - g. L'ordonnancement inversé des lots, selon lequel les cours arrière donnent sur des routes collectrices, ne sera pas autorisé.
 - h. Les rues locales seront, si possible, conçues de manière à relier directement le chemin Mer Bleue (dans le cas des routes collectrices) afin d'améliorer les liens, de réduire le nombre de rues bordées de constructions d'un seul côté et d'augmenter les possibilités de densification et de création de logements.
 - i. La zone commerciale polyvalente et résidentielle de densité moyenne à élevée située à la limite ouest du secteur visé, entre les deux rues collectrices, est caractéristique dans cette collectivité. Qu'elle soit destinée à accueillir des copropriétés desservie par des rues internes privées ou aménagée avec des parcelles individuelles donnant sur des rues publiques, le quadrillage de rues devrait être conçu selon les mêmes principes que pour le secteur environnant, avec une qualité de desserte élevée vers les rues adjacentes et le réseau de mobilité en général.
 - j. Les terrains longeant les rues publiques accueilleront des immeubles aux façades actives, quelle que soit l'utilisation du sol qu'on y retrouve. Les aires de stationnement de surface, à l'exclusion des entrées privées, devront être surtout situées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
 - k. Les élévations avant, arrière ou latérales des habitations adjacentes aux parcs ou donnant sur ces espaces disposeront de fenêtres et de portes faisant face au parc afin d'offrir une plus grande continuité et une meilleure animation du paysage de rue.
 - l. La plantation continue d'arbres de rue peut contribuer à créer un caractère pour la collectivité et procurer d'autres avantages, notamment la sécurité et le confort des piétons. Lorsque les conditions du sol le permettent, des arbres de rue seront plantés le long de toutes les façades de rue, aux frais des promoteurs. La plantation d'arbres et d'autres éléments paysagers, comme les végétaux le long des clôtures antibruit, des fenêtres donnant sur la rue et des dénivellations écologiques ou d'autres parties résiduelles de terrains de lotissement, est également encouragée.

Modération de la circulation

13. La conception et la mise en place d'installations de modération de la circulation doivent avoir lieu au moment de l'aménagement, aux frais du promoteur. Cette exigence est conditionnelle aux approbations accordées dans le cadre du processus de demande de plan de lotissement provisoire. Cette étape sera parallèle à la conception originale et à la construction des rues afin d'éviter toute intervention subséquente, plus coûteuse et moins pratique. Ce processus consistera notamment à déterminer les techniques appropriées de modération de la circulation pour certaines rues ou à définir les conditions qui permettront d'encourager la circulation locale des piétons et des cyclistes, et des déplacements automobiles plus lents mais efficaces. Les zones ou les rues qui feront l'objet en priorité de mesures de modération de la circulation sont celles situées près des écoles et des autres axes piétonniers prévus. La détermination des mesures de modération de la circulation seront conformes aux lignes directrices de la Ville en matière de conception et de mise en place de telles mesures, et leur mise en place se fera en consultation avec les services de la Ville concernés.

Stationnement

L'un des objectifs du présent Plan consiste à planifier, lors de la conception des lotissements, l'emplacement des divers types d'habitation de manière à compenser délibérément les avantages et les problèmes de stationnement propres aux emplacements de chaque type d'habitation, en prévoyant une proximité suffisante entre eux afin d'amortir les besoins d'ensemble de stationnement sur le quartier dans

sa globalité.

14. Lors de la présentation du plan de lotissement provisoire, le promoteur devra soumettre un plan de stationnement sur rue démontrant comment ce type de stationnement a été maximisé et comment les lots de diverses largeurs et les habitations de divers types ont été organisés, afin d'améliorer les possibilités de stationnement sur rue. Le PCC décrit les options de conception qui permettraient d'atteindre cet objectif.

5.0 SYSTÈME DU PATRIMOINE NATUREL

Le système du patrimoine naturel existant est illustré à l'annexe 7, et englobe des éléments comme le couloir du ruisseau McKinnons et le boisé figurant dans le Plan de gestion de l'environnement.

1. Dans le cadre du processus de demande d'aménagement de lotissement, et conformément aux politiques du Plan officiel, d'autres études pourraient être exigées pour prendre en compte des contraintes liées, notamment mais sans s'y limiter, aux pentes instables, aux risques géotechniques, à la plaine inondable et aux retraits nécessaires depuis le ruisseau McKinnons.
2. Le boisé situé dans le quadrant sud-ouest du secteur visé par le PCC de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue sera préservé en tant qu'élément du système du patrimoine naturel, conformément aux politiques pertinentes du Plan officiel à la date de la demande d'aménagement.

6.0 MISE EN ŒUVRE

Approbation des études techniques et du plan d'exécution financière

1. La Ville exigera la réalisation du Plan directeur de viabilisation, du Plan de gestion de l'environnement et du Plan d'exécution financière, à la satisfaction du directeur général de Planification, Infrastructure et Développement économique, avant toute approbation de demande d'aménagement dans la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue. Une fois approuvés, ces plans seront mis en œuvre par le biais ou dans le cadre des approbations futures de demandes d'aménagement et conformément aux politiques de mise en œuvre énoncées dans la présente section. Des approbations d'évaluation environnementale de portée générale (y compris une période d'examen public de 30 jours suivant l'approbation du directeur général) devront également être obtenues avant toute approbation de demande d'aménagement.

Ententes privées pour les coûts d'aménagement

2. Les propriétaires de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue illustrée à l'appendice 5 (Secteurs urbains assujettis à un plan de conception communautaire ou à un plan de politique approuvé par le Conseil municipal d'Ottawa) doivent conclure une ou plusieurs ententes privées destinées à :
 - partager les coûts des grands projets d'infrastructure et des études et plans connexes requis pour l'aménagement de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue et qui ne sont pas pris en compte par les redevances d'aménagement;
 - mettre en place une entente globale visant les parcs, englobant le propriétaire du bien-fonds adjacent du plan de lotissement approuvé situé dans la partie nord de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, afin de créer un mécanisme permettant des dédommagements pour l'affectation de terrains à la création de parcs susceptibles d'être répartis de manière inéquitable dans le secteur visé par le Plan de conception communautaire;
 - partager l'affectation de ces terrains à la création de parcs et les coûts rattachés à l'aménagement des parcs.

De telles ententes, qui se font à l'initiative des propriétaires de terrains de la zone d'expansion

urbaine de Mer Bleue, prévoient un partage équitable des coûts entre les parties devant profiter des travaux afin de compléter ou de remplacer les dispositions d'un règlement sur les redevances d'aménagement.

3. Les ententes prévues à la politique 2 ci-dessus doivent contenir un plan financier décrivant les coûts estimés des grands projets d'infrastructure ou des exigences en matière de terrains à vocation de parc et des études et plans connexes, ainsi que la part proportionnelle des coûts attribuable à chaque propriétaire.
4. La Ville exigera l'exécution de l'entente par chaque propriétaire de terrain avant l'approbation de toute demande de la part du propriétaire pour un plan de lotissement ou de copropriétés provisoire, une approbation conditionnelle à un morcellement ou à une approbation du plan d'implantation. La Ville doit inclure une condition d'approbation de tous les plans de lotissement, de copropriétés et d'implantation ainsi que des demandes de morcellement dans la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue exigeant la preuve de l'administrateur du Groupe de propriétaires de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue que le propriétaire est partie prenante dans cette entente et qu'il a payé sa part des coûts qui y sont liés.

Itinéraires d'autobus

Pour mesurer le nombre d'usagers du transport en commun lors des premières phases d'aménagement, des arrêts et des itinéraires d'autobus devraient être mis en place dès le départ. Il sera ainsi possible d'offrir aux nouveaux résidents le meilleur niveau de service possible en matière de commodité, de sécurité et d'efficacité.

5. Les propriétaires devront conclure une entente d'intégration rapide du transport en commun permettant de déterminer la méthode et les moyens par lesquels le secteur visé et les environs pourront être desservis efficacement par le transport en commun. Les propriétaires concluront cette entente afin de préciser la prestation du service d'autobus provisoire avec la Direction des services de transport en commun, avant l'enregistrement du lotissement ou de la copropriété.
6. Les ententes d'intégration rapide du transport en commun comprendront, mais sans s'y limiter nécessairement, la mise en place d'itinéraire et d'arrêts, les niveaux de service et la mise à disposition d'arrêts et de zones de manœuvre. Ces ententes peuvent également impliquer l'élaboration d'ententes de financement et de partage des coûts, ainsi que le calendrier et les éléments déclencheurs pour le transfert de responsabilités à la Ville.
7. L'étape de consultation préalable, requise avant toute demande de plan de lotissement provisoire, mettra à contribution OC Transpo et les conseils scolaires concernés afin de coordonner les itinéraires d'autobus avec la conception des rues, des îlots et des liens piétonniers.

Logement abordable

La *Loi sur l'aménagement du territoire* permet aux municipalités d'exiger la construction de logements abordables dans le cadre d'aménagements résidentiels, par le biais d'un zonage d'inclusion. Si la Ville choisit d'élaborer des politiques et des procédures spécifiques au zonage d'inclusion, les aménagements futurs dans le secteur visé par le PCC de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue relèveront, une fois approuvés par le Conseil, des politiques et des procédures spécifiques au zonage d'inclusion.

Étangs secs

8. Lors du processus d'approbation du plan de lotissement, si des analyses techniques détaillées démontrent que des étangs secs ne sont pas requis, une nouvelle configuration des îlots accueillant les écoles, les parcs et les utilisations adjacentes, y compris résidentielles, pourrait être envisagée. Si la conception technique détaillée le justifie, l'aménagement d'un étang sec comprendra des

améliorations à l'aménagement paysager des sentiers et aux plantations situés en périphérie, aux frais du promoteur.

Conditions et exigences supplémentaires relatives aux plans de lotissement

9. Les demandes de plan de lotissement provisoire doivent être traitées en même temps que celles adressées en vertu de la *Loi sur le drainage* et visant le drain municipal proposé du ruisseau McKinnons. Toute approbation de plan provisoire doit contenir les conditions permettant d'assurer la coordination de l'aménagement avec les approbations relevant de la *Loi sur le drainage*.
10. Avant l'approbation de toute demande de plan de lotissement provisoire, les versions définitives et approuvées du Plan de gestion de l'environnement et du Plan directeur de viabilisation doivent être consultées directement afin de déterminer les conditions devant être satisfaites et approuvées par les organismes concernés.

Emplacement résiduel créé par la modification du tracé du chemin Mer Bleue

11. Une parcelle triangulaire sera créée le long de la limite ouest du secteur visé par le PCC, par suite de la modification du tracé du chemin Mer Bleue. Au moment de la demande d'aménagement, l'utilisation et la conception de ce terrain devraient être coordonnées avec le présent Plan et le Plan directeur de viabilisation approuvé, et y être intégrées.

7.0 SCHEDULES

Annexe A – Utilisation du sol