

# Le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud

Plan de conception communautaire (PCC)

Mai 2018



# Le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud

## Plan de conception communautaire

### **Document préparé par :**

Fotenn Consultants Inc. - aménagement et conception

NAK Design Strategies – urbanisme et architecture paysagère

Morrison Hershfield Inc. – planification environnementale

J.L. Richards & Associates Ltd. - génie civil

Paterson Group Inc. - géotechnique et hydrogéologie

Stantec Consulting Ltd. – transport

Dillon Consulting Ltd. – environnement naturel

## Table des matières

<b>Liste tableaux .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>2 La vision de la nouvelle collectivité .....</b>	<b>12</b>
<b>3 Conditions existantes.....</b>	<b>15</b>
<b>4 Contexte de l'aménagement .....</b>	<b>22</b>
<b>5 Les plans.....</b>	<b>28</b>
<b>6 Études et plans majeurs supplémentaires.....</b>	<b>50</b>
<b>7 Politiques et lignes directrices sur la conception communautaire.....</b>	<b>52</b>
<b>8 Mise en œuvre .....</b>	<b>74</b>

## Annexes

**Annexe A : Membres de l'équipe**

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

## Liste des figures

<b>Figure 1 : Périmètre du PCC précisant les noms des propriétaires fonciers....</b>	<b>9</b>
<b>Figure 2 : Extrait de l'annexe A (Plan des politiques rurales) du Plan officiel .....</b>	<b>11</b>
<b>Figure 3 : Carte des contraintes et des possibilités .....</b>	<b>19</b>
<b>Figure 4 : Plan d'utilisation du sol .....</b>	<b>31</b>
<b>Figure 5 : Plan du secteur de l'école.....</b>	<b>28</b>
<b>Figure 6 : Plan de l'école et de la bibliothèque (concept préliminaire) .....</b>	<b>29</b>
<b>Figure 7 : Plan du secteur des parcs.....</b>	<b>34</b>
<b>Figure 8 : Plan du secteur du parc-o-bus .....</b>	<b>38</b>
<b>Figure 9 : Plan de démonstration .....</b>	<b>40</b>
<b>Figure 10 : Plan de la hiérarchie des rues .....</b>	<b>43</b>
<b>Figure 11 : Route collectrice est-ouest au point d'arrêt des transports en commun (coupe transversale proposée).....</b>	<b>41</b>
<b>Figure 12 : Route collectrice est-ouest (coupe transversale proposée) .....</b>	<b>41</b>
<b>Figure 13 : Plan des infrastructures piétonnières .....</b>	<b>43</b>
<b>Figure 14 : Plan des infrastructures de transport en commun .....</b>	<b>45</b>
<b>Figure 15 : Plan des infrastructures cyclables .....</b>	<b>47</b>
<b>Figure 16 : Plan d'étalement des phases.....</b>	<b>49</b>

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1 : Répartition des aménagements.....</b>	<b>30</b>
<b>Table 2 : Estimation des habitations par type de logement.....</b>	<b>33</b>
<b>Table 3 : Estimation de la population d'après le nombre de logements .....</b>	<b>33</b>
<b>Tableau 4 : Superficie obligatoire des parcs selon l'utilisation du sol .....</b>	<b>30</b>

## Introduction

Le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) est une zone d'aménagement des nouveaux quartiers établie par la Ville d'Ottawa et par la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) dans le cadre de l'examen du Plan officiel 2009 de la Ville. Ce Plan de conception communautaire (PCC) répond aux exigences de la section 3.11 du Plan officiel, qui oblige à préparer une étude complète avant d'intégrer dans le secteur urbain les terrains d'expansion.

Ce PCC, qui établit un cadre de planification de l'aménagement du territoire pour le SEUBS, répond aussi aux exigences de l'évaluation environnementale municipale de portée générale relativement à un processus intégré.

L'objectif du PCC du SEUBS consiste à guider l'aménagement du secteur. Le PCC est l'un des documents directeurs; les autres documents comprennent le Plan de gestion de l'environnement (PGE), l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et l'Étude-cadre des transports (ÉCT). Le PCC se veut un point de départ pour l'aménagement du territoire et un modèle rigoureux de conception urbaine pour cette collectivité.

Les buts, les objectifs, les politiques et les lignes directrices qui définissent l'orientation de l'application des politiques générales du Plan officiel à l'échelle locale constituent les principaux éléments du présent document. Ce plan vise à permettre d'aménager une collectivité viable, en s'en remettant à un plan d'utilisation du sol, à un plan de démonstration, à un plan d'aménagement des parcs du secteur, à des plans de viabilisation et d'infrastructures des transports et à des lignes directrices sur la conception. Le PCC se veut aussi, pour la Ville d'Ottawa, un document sur les politiques d'encadrement dans l'examen des demandes d'aménagement dans le secteur visé par le PCC.

### 1.1 Mode d'élaboration du Plan de conception communautaire

Le Plan de conception communautaire du SEUBS a été préparé par l'Équipe principale du projet (ÉPP), constituée de deux propriétaires fonciers (Minto et Mattamy), de l'équipe d'experts-conseils et de membres du personnel de l'Unité de la planification communautaire de la Ville d'Ottawa. (Cf., dans l'annexe A, la liste des participants.) Le rôle principal de l'ÉPP a consisté à prendre connaissance des rapports, à résoudre les problèmes et à dégager un consensus à chacune des étapes du programme de travail du PCC.

Parce qu'il s'agit d'un PCC lancé à l'initiative du secteur privé (ou piloté par les promoteurs), le rôle du personnel de la Ville d'Ottawa a consisté à avoir des échanges avec l'équipe d'experts-conseils et à coordonner les réunions avec les directions

générales de la Ville, les organismes en cause et les résidents. L'Unité de la planification communautaire a aussi exercé un encadrement pour s'assurer que le déroulement des travaux dans l'établissement du PCC et de l'étude respectait les politiques et les procédures de la Ville, ainsi que les impératifs de la consultation publique.

Le Comité consultatif technique (CCT) a été mis sur pied pour encadrer et examiner les résultats essentiels. Plus précisément, le CCT a tenu des réunions pour discuter de l'évolution du Plan d'utilisation du sol et de l'information se rapportant à la préparation du Plan de gestion de l'environnement (PGE), de l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et de l'Étude-cadre des transports (ÉCT). En outre, les membres du CCT ont pu faire des commentaires pendant tout le processus d'établissement du PCC. L'annexe A dresse la liste des représentants qui ont été invités à faire partie du CCT.

La consultation du public est un volet important des processus de planification et d'évaluation environnementale de la Ville, qui donne aux résidents l'occasion de participer massivement à la planification des collectivités nouvelles. En prévision de ce PCC, trois consultations publiques, dont deux séances « portes ouvertes » publiques et un atelier, ont eu lieu dans la collectivité de Barrhaven.

D'après les consultations publiques et les discussions complémentaires qui ont eu lieu avec les intervenants, le texte du PCC a été préparé pour tenir compte des commentaires du public et pour profiter de sa meilleure connaissance de cette collectivité en plein essor sur le territoire de la Ville.

## **1.2 Consultations communautaires**

La préparation du PCC et de l'évaluation environnementale du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) a constitué une occasion importante de consulter le public.



La première séance « portes ouvertes » s’est déroulée le 10 mars 2016. Une quarantaine de personnes y ont participé. À cette séance, on a présenté le processus du déroulement de l’étude et la synthèse des conditions existantes sur 22 maquettes mises à la disposition du public. La séance « portes ouvertes » s’est déroulée selon une structure libre; l’expert-conseil responsable du dossier a présenté une brève introduction de 10 minutes. Une fiche de commentaires et de questions a été remise aux participants.

La deuxième séance de consultation publique s’est déroulée, dans le cadre d’un atelier, le samedi 5 novembre 2016. Au cours de cet atelier, on a invité les participants à se pencher, avec le concours d’un animateur, sur les contraintes et les perspectives de l’aménagement du territoire. On a ensuite demandé aux participants de préciser où ils préféreraient aménager les zones résidentielles et commerciales, les routes, les écoles, les parcs, les installations de gestion des eaux pluviales, la bibliothèque et le parc-o-bus.

Le 17 juin 2017, une dernière séance publique « portes ouvertes » a eu lieu, pour présenter le Plan d’utilisation du sol privilégié et permettre de le commenter. Conformément aux exigences de l’évaluation environnementale municipale de portée générale (ÉE de portée générale), on a aussi présenté des options et les solutions de rechange privilégiées pour les projets de viabilisation et de transport. Pour conclure cette séance, on a discuté des étapes suivantes, dont la préparation de la version définitive du PCC, la Modification du Plan officiel (MPO), le Plan de gestion de l’environnement (PGE), l’Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV), l’Étude-cadre des transports (ÉCT), le Plan d’aménagement des parcs du secteur (PAPS) et la version définitive du document sur l’évaluation environnementale (ÉE).

### **1.3 L’évaluation environnementale municipale de portée générale intégrée**

Un aspect essentiel du processus d’établissement du PCC du secteur d’expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) a consisté à intégrer le processus de planification du plan officiel dans le processus du déroulement de l’évaluation environnementale de portée générale (ÉE de portée générale) pour les projets d’infrastructure proposés. L’objectif du processus intégré consiste à créer un ensemble de documents directeurs qui orienteront l’aménagement d’une collectivité saine, vigoureuse et viable.

En regroupant le processus d’établissement du PCC et l’ÉE de portée générale, on offre l’occasion de concerter les approbations obligatoires à délivrer dans le cadre de la *Loi sur les évaluations environnementales* et de la *Loi sur l’aménagement du territoire*, et on peut adopter une approche intégrée dans la planification et l’élaboration de tous les aspects de l’aménagement de la collectivité.



Le processus intégré de planification est efficient, puisqu'on peut s'échanger, dans les deux processus, les études de contexte et les rapports sur l'état existant; les intervenants et les comités consultatifs peuvent se pencher sur tous les aspects de la planification et de la viabilisation; enfin, on peut regrouper et simplifier les processus d'examen du public et d'approbation. Le processus d'établissement du Plan directeur et du PCC a été intégré conformément à l'approche n° 4 exposée dans l'ÉE de portée générale.

## 1.4 L'aire de l'étude

Le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) est généralement situé à l'est du chemin Borrisokane, au nord du chemin Barnsdale, au sud-ouest des terrains du PCC de Barrhaven-Sud et à l'ouest du chemin Greenbank existant.

La superficie totale du SEUBS est d'environ 122 hectares, répartis parmi six propriétaires fonciers (figure 1). Minto communities est propriétaire de la majorité des terrains du SEUBS, dont ceux qui se trouvent du côté est et du côté ouest du chemin Greenbank retracé (entre la promenade Kilbirnie et le chemin Barnsdale) et la majorité des terrains situés au nord et au sud de la route collectrice est-ouest proposée. Il y a deux puits d'extraction d'agrégat situés dans le coin nord-ouest de l'aire de l'étude du SEUBS. Le puits d'extraction nord appartient à George W. Drummond Ltd. (environ 20 hectares) et le puits d'extraction sud appartient à Marcel Brazeau (environ 25 hectares). Mattamy Homes est propriétaire d'une parcelle d'environ 10 hectares située dans le coin nord-est de l'aire de l'étude, tout de suite à l'est du puits d'extraction Brazeau. Mattamy est également propriétaire d'une parcelle triangulaire de 0,4 hectare dans le coin nord-est de l'exploitation du puits d'extraction Drummond. Enfin, il existe, le long du chemin Barnsdale, trois propriétés résidentielles individuelles connues sous les appellations de propriétés Moloughney (à l'est et à l'ouest) et Boyle. Chacun de ces propriétaires fonciers a été consulté ou informé à propos du processus d'établissement du PCC et de l'ÉE.

L'aire de l'étude est généralement plane et accuse une dénivellation d'environ 9 m sur l'ensemble du site. Le point le plus élevé se trouve non loin du centre de l'aire de l'étude, et le point le plus bas est situé dans le coin sud-est, non loin de l'intersection du chemin Greenbank et du chemin Barnsdale existants. Il n'y a pas de haut-lieu bâti ou naturel important dans l'aire de l'étude, et il n'y a pas non plus de bâtiments ou de caractéristiques qui constituent des ressources à valeur de patrimoine culturel. Puisque l'aire de l'étude se trouve au sommet de l'esker Kars de la vallée de l'Outaouais, les sols sont très perméables, et il n'y a aucun cours d'eau.

Au début du processus d'établissement du PCC, le périmètre de l'aire de l'étude du PCC correspondait à la désignation générale de « secteur d'expansion urbaine à l'étude » qui s'appliquait dans le cadre de la Modification du Plan officiel (MPO) 76. Ces terrains portent actuellement la désignation de « secteur rural général » et de

« secteur de ressources en sable et en gravier » de l'annexe A (Plan des politiques rurales) du Plan officiel (figure 2).

Au moment où la MPO 76 a été déposée, les terrains situés à l'est et à l'ouest de l'aire de l'étude, le long du chemin Barnsdale, portaient la désignation de « secteur de ressources agricoles » et n'étaient donc pas considérés comme de bons candidats pour des aménagements urbains. Plus précisément, la méthodologie utilisée pour recenser et évaluer les secteurs candidats à l'expansion du périmètre urbain dans le cadre de la MPO 76 supposait qu'on ne tenait pas compte des terrains portant la désignation de « secteur de ressources agricoles ». Cette méthodologie a été inscrite dans le plan officiel sous la MPO 76 dans l'annexe 15; toutefois, elle a depuis été retranchée du Plan officiel dans le cadre de la MPO 150. En 2015, la décision PL141313 de la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) a eu pour effet de redonner, à ces terres environnantes, la désignation de « secteur rural général » en réaction à un appel déposé par plusieurs propriétaires fonciers pour une demande de MPO.

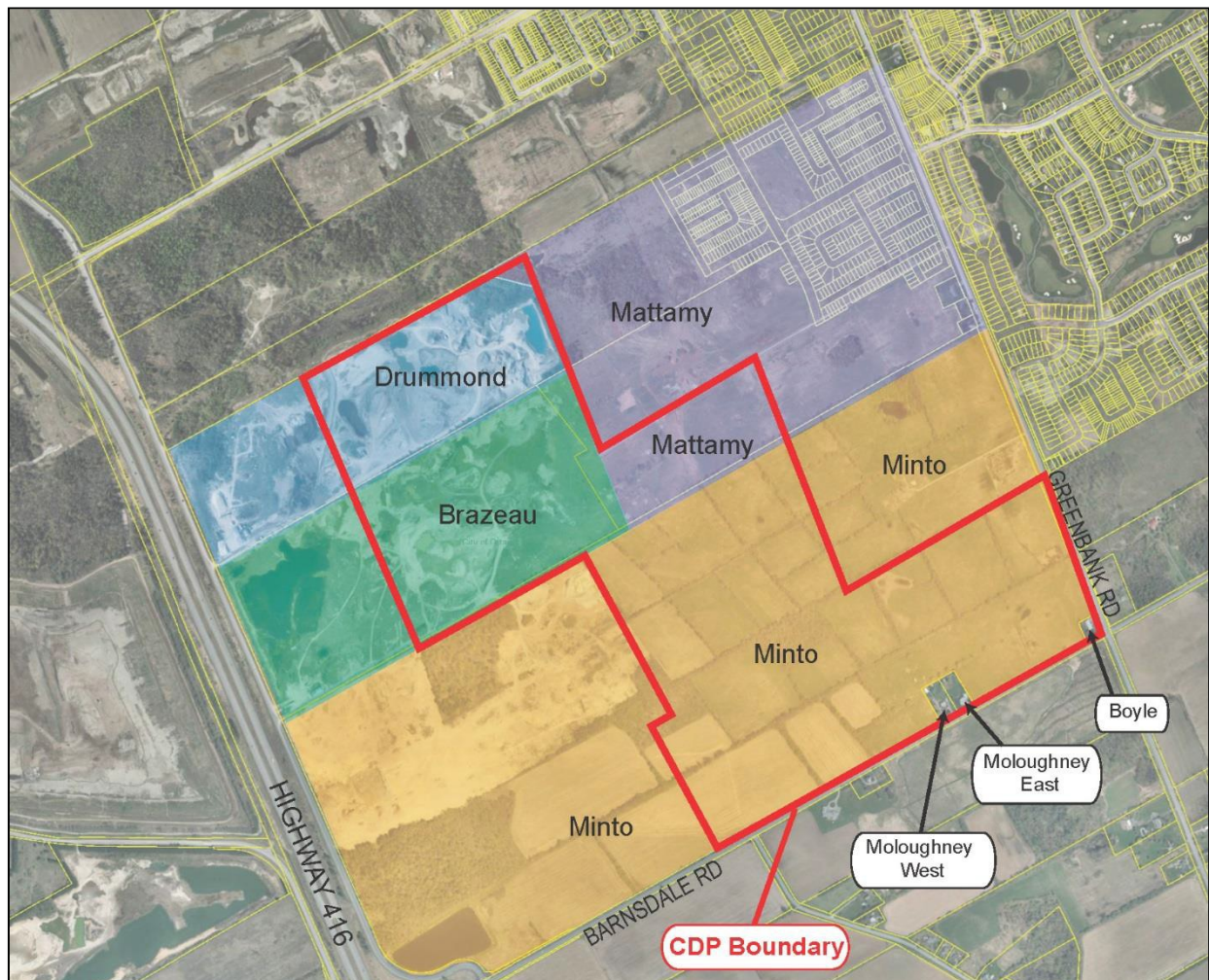


Figure 1 : Périmètre du PCC précisant les noms des propriétaires fonciers

En réaction à la forme peu pratique du périmètre de l'aire de l'étude d'origine et aux contraintes existantes, on a établi, dans le cadre du processus du PCC, le périmètre révisé de l'aire de l'étude. La superficie nette du nouveau périmètre de l'aire de l'étude est identique à la superficie du périmètre d'origine (environ 122 hectares) et par conséquent, on ne propose pas d'augmenter la superficie du secteur urbain en raison de la modification du périmètre.

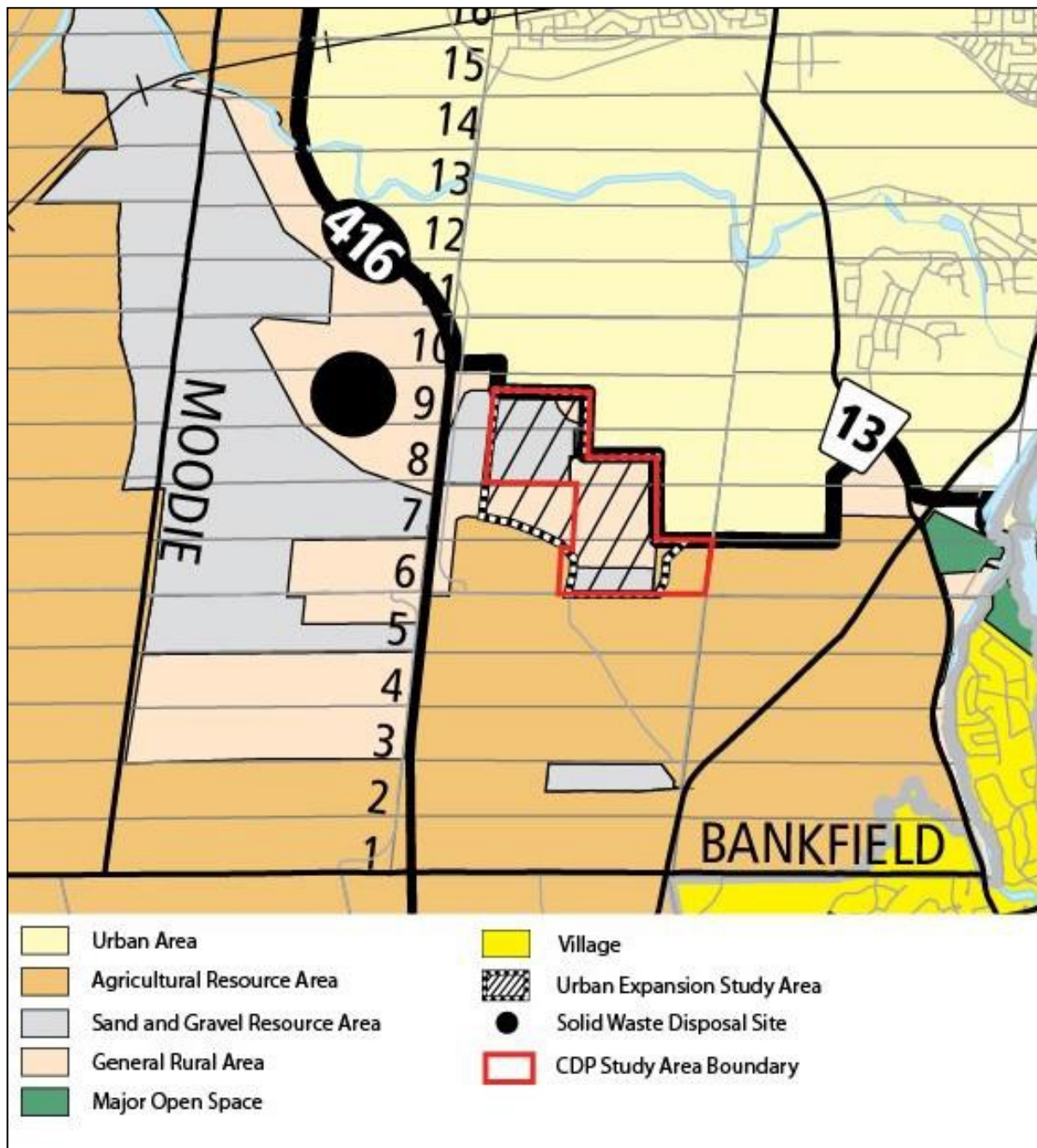


Figure 2 : Extrait de l'annexe A (Plan des politiques rurales) du Plan officiel

## 2 La vision de la nouvelle collectivité

La vision de l'aménagement de l'aire de l'étude du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) consiste à créer de nouveaux quartiers viables qui établissent le lien avec l'identité et le caractère de la collectivité existante de Barrhaven-Sud. Pour réaliser cette vision, on a défini un certain nombre d'objectifs.



Le PCC doit :

1. constituer un cadre exhaustif pour gérer les nouveaux aménagements grâce à un plan d'utilisation du sol qui assure la sécurité de la connectivité et du déplacement des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes;
2. encadrer une intégration appropriée des collectivités existantes au nord et de la nouvelle collectivité;
3. encadrer la création d'un domaine public et d'un environnement bâti de grande qualité, qui mise sur la qualité de vie, l'esthétique et le sentiment d'appartenance au lieu;
4. encadrer l'aménagement d'un ensemble de types et de densités de logements afin d'accueillir les différents groupes d'âge et les ménages de tous les niveaux de revenus;
5. encadrer l'intégration de la conception conviviale pour les piétons et pour les cyclistes, qui encourage à se déplacer davantage à pied et à vélo au quotidien;
6. promouvoir l'accès, dans l'ensemble de la collectivité, au parc-o-bus planifié;

7. encadrer l'aménagement de la conception en ce qui a trait aux caractéristiques naturelles et aux processus existants, notamment les technologies de moindre impact et les infrastructures vertes;
8. planifier les parcs et les espaces verts qui permettent de préserver et d'améliorer l'environnement naturel, dans la mesure du possible.

Ce PCC permettra d'atteindre ces buts en réalisant un certain nombre d'objectifs connexes, qui consistent à :

1. établir un plan d'utilisation du sol attribuant des désignations officielles à chaque parcelle de terrain dans l'aire du PCC;
2. étendre les couloirs routiers et les sentiers existants à l'aire du PCC afin d'assurer des liaisons efficaces avec les collectivités voisines;
3. planifier les éléments du paysagement, les infrastructures récréatives et les aménagements et les plans de conception urbaine compatibles afin de créer un domaine public et un environnement bâti de grande qualité;
4. permettre d'aménager un ensemble de types de logements dans l'aire du PCC en traçant la démarcation des zones de faible densité et de plus grande densité dans les endroits voulus;
5. planifier des rues multimodales, des trottoirs et des sentiers afin de promouvoir les modes actifs de transport. Concevoir un réseau de rues et de quadrilatères parfaitement connecté;
6. connecter le parc-o-bus aux différents modes de transport pour assurer l'accessibilité à partir de l'ensemble de la collectivité;
7. tenir compte des infrastructures vertes et des technologies de moindre impact dans la conception des emprises routières, des parcs et des autres infrastructures publiques;
8. aménager les parcs pour miser sur les arbres et les caractéristiques naturelles existantes, dans la mesure du possible;
9. mettre en œuvre les objectifs et les orientations stratégiques pertinents préconisés dans le cadre des initiatives « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI) » et « Rues complètes »;
10. orienter le caractère et la forme des aménagements et l'éventail des types de logements dans la collectivité grâce au Plan de démonstration et aux lignes directrices sur la conception urbaine propre au secteur.

Les documents directeurs du processus intégré comprennent le PCC, le Plan de gestion de l'environnement (PGE), l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et l'Étude-cadre des transports (ÉCT). Les plans directeurs et les études permettront d'établir un réseau de rues et d'infrastructures municipales, notamment les réseaux d'aqueduc et de gestion

des eaux sanitaires et pluviales. Ces infrastructures seront finalement intégrées dans les infrastructures municipales de la Ville d'Ottawa dans le cadre du processus d'approbation du lotissement. La *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario oblige à mener une évaluation environnementale (ÉE) pour toutes les grandes infrastructures du secteur public, dont les rues publiques, les transports en commun et les installations d'aqueduc et de gestion des eaux sanitaires et pluviales. Enfin, il faut obligatoirement respecter les exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* pour respecter la section 3.11 (Secteur d'expansion urbaine à l'étude) du Plan officiel.

## 3 Conditions existantes

### 3.1 Contexte environnant

Les quartiers existants et en voie d'aménagement sont situés juste à l'est et au nord-est de l'aire de l'étude du PCC. Une partie de ces aménagements se trouve dans l'aire de l'étude du PCC de Barrhaven-Sud (2006), qui s'applique généralement aux terrains délimités par la rivière Jock au nord, par l'autoroute 416 à l'ouest, par le chemin Greenbank existant à l'est et par la limite urbaine existante au sud. Récemment, des travaux d'aménagement résidentiels se sont également déroulés du côté est du chemin Greenbank existant, dans une collectivité connue sous le nom de Stonebridge.

Ces quartiers environnants regroupent un ensemble de vocations résidentielles de faible et de moyenne densités, ainsi que des écoles et des parcs assortis d'une série de commodités. Le Complexe récréatif Minto, qui comprend des piscines, des patinoires et des terrains de jeu, se trouve à l'intersection du chemin Cambrian et du chemin Greenbank existant. Le chemin Greenbank existant devrait être réaménagé à environ 800 mètres à l'ouest, pour permettre d'installer un circuit de transport en commun rapide par autobus (TCRA).

Conformément au « PCC de Barrhaven-Sud » (2006), on prévoit d'aménager un centre collectif constitué d'un ensemble d'aménagements commerciaux et résidentiels de plus grande densité au nord de l'aire de l'étude, en le centrant sur l'intersection du chemin Cambrian et du chemin Greenbank retracé. Le Boisé Cambrian, infrastructure naturelle urbaine appartenant à la Ville, se trouve à l'ouest du centre collectif et à environ 460 mètres au nord de l'aire de l'étude du PCC.

L'autoroute provinciale 416, importante voie expresse nord-sud, se trouve à l'ouest de l'aire de l'étude du PCC. L'échangeur le plus proche de l'autoroute 416 est le chemin Bankfield, situé à environ 2 kilomètres au sud du chemin Barnsdale. À environ 5 kilomètres au nord de l'aire de l'étude, l'échangeur du chemin Fallowfield permet aux automobilistes d'avoir accès à la partie centrale de Barrhaven à l'est. Le centre polyvalent du centre-ville de Barrhaven se trouve à environ 3 kilomètres au nord de l'aire de l'étude du PCC.

L'Installation de gestion des déchets du chemin Trail se trouve tout de suite à l'ouest de l'autoroute 416. La limite occidentale de l'aire de l'étude du PCC est située à 500 mètres à l'est de la décharge publique, qui constitue le secteur d'influence indiqué dans la section 3.8 du Plan officiel.



## 3.2 Environnement naturel

Quatre boisés se trouvent au nord, au sud-ouest et au centre de l'aire de l'étude du PCC (figure 3). Certaines parties de deux de ces boisés, au nord et au sud-ouest, sont en partie situées hors de l'aire de l'étude. Les boisés et les haies existants regroupent plusieurs arbres matures et spécimens d'arbres dont le diamètre est de 85 centimètres ou plus et sont en bon état.

L'aire de l'étude n'est pas située à proximité de terres humides d'importance provinciale, de terrains boisés d'importance, de vallées d'importance, de zones d'intérêt naturel et scientifique, d'habitats fauniques d'importance, ni de composants du réseau du patrimoine naturel désigné. En outre, on n'a pas recensé de cours d'eau dans l'aire de l'étude.

Deux espèces d'oiseau en péril (EP) ont été observées dans l'aire de l'étude. On a observé une hirondelle rustique pendant les relevés d'arpentage de 2015 et un certain nombre d'hirondelles de rivage et de cavités de nid associées pendant un relevé d'arpentage en 2016. On a observé ces oiseaux dans les sablières existantes au nord-ouest de l'aire du PCC. On n'a pas relevé d'autres EP ni habitats d'EP dans l'aire de l'étude.

## 3.3 Transport

Le chemin Barnsdale et le chemin Greenbank existant jouxtent respectivement des tronçons des périmètres sud et est de l'aire de l'étude. La promenade Kilbirnie, l'avenue Alex Polowin et la promenade Dundonald jouxtent l'aire de l'étude ou sont raccordées à cette aire à l'est, alors que les puits d'extraction d'agrégats donnent sur le chemin Borrisokane à l'ouest. Le voisinage de l'aire de l'étude comprend d'autres routes majeures existantes, dont le chemin Cambrian, le chemin Bankfield, la promenade Prince of Wales et le chemin Viewbank.



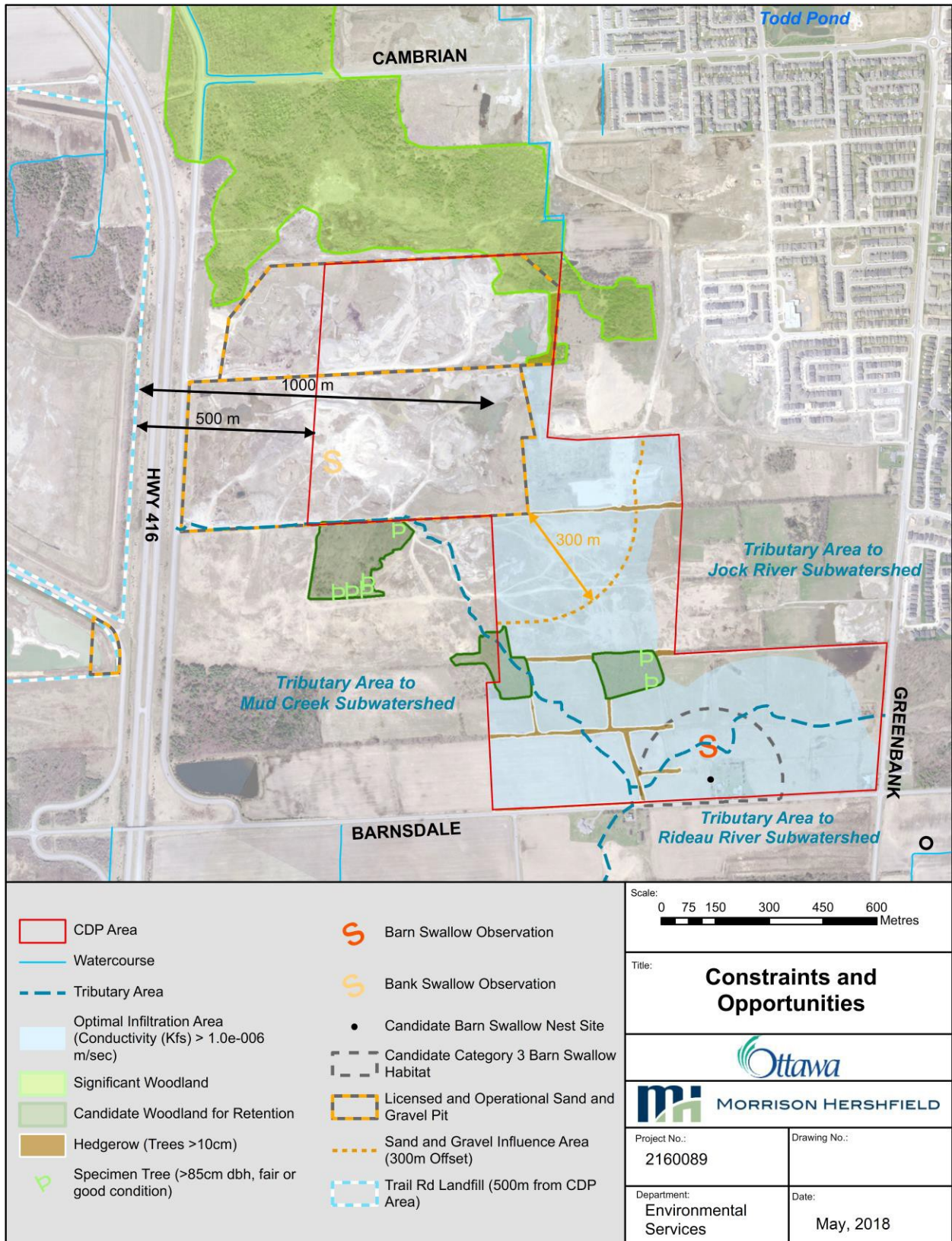
L'Étude de la planification et de l'évaluation environnementale (ÉE) du chemin Greenbank retracé et du prolongement du Transitway Sud-Ouest a été approuvée en 2014 par le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique. Le chemin retracé devrait être aménagé à l'ouest du chemin Greenbank existant et recoupera le chemin Barnsdale à environ 800 mètres à l'ouest de l'intersection actuelle. L'ÉE approuvée prévoit aussi l'aménagement d'un parc-o-bus qui sera situé au terminus sud de la ligne de transport en commun rapide par autobus (TCRA) planifiée à Barrhaven. La coupe transversale du chemin Greenbank retracé comprendra les voies réservées au TCRA (au centre de l'emprise), des stations de transport en commun, des voies automobiles, des pistes cyclables et des trottoirs. À l'heure actuelle, on ne connaît pas le calendrier du retraçage du chemin Greenbank.

La ligne-écran de la rivière Jock, entre le chemin Borrisokane et la promenade Prince of Wales, se situe actuellement à moins de la moitié de la capacité disponible existante, ce qui laisse entendre qu'il existe une grande capacité d'achalandage résiduelle pour s'adapter à la croissance éventuelle. La plupart des intersections de l'aire de l'étude fonctionnent actuellement à un niveau inférieur à leur capacité, à l'exception du chemin Bankfield à l'intersection avec la promenade Prince of Wales, qui devrait être modernisée et être transformée en carrefour giratoire à deux voies éventuellement.

### **3.4 Information géotechnique**

L'aire de l'étude est constituée d'un ensemble de terrains non aménagés, d'anciennes terres agricoles, de secteurs boisés et de puits d'extraction d'agrégats toujours exploités. L'élévation à la surface du sol dans la partie centrale de l'aire de l'étude est d'environ 110 mètres à son point culminant et baisse à une hauteur de 101 à 104 mètres dans la partie sud-est de l'aire de l'étude. Les puits d'extraction d'agrégats se trouvent à plusieurs mètres en deçà du niveau des terrains environnants.

La surface du sol de l'aire de l'étude est généralement constituée d'une couche de terre sablonneuse ou d'un sol à grains fins avec un important matelas racinaire, suivi d'un dépôt de sol alluvial glaciaire essentiellement à grains grossiers, de sable fin silteux ou de limons sablonneux. Dans les parties est et sud-est de l'aire de l'étude, une couche de sol alluvial glaciaire recouvre les dépôts de sable silteux, et dans certains secteurs, on trouve un sol alluvial glaciaire sous les dépôts de sable silteux. L'assise rocheuse du secteur est constituée de dolomites de la formation d'Oxford, ainsi que d'une couche de morts-terrains dont la profondeur est comprise entre 15 et 25 mètres.



**Figure 3 : Carte des contraintes et des possibilités**

### 3.4.1 Puits d'extraction d'agrégats

Le document de l'Inventaire des ressources en agrégats 191 du gouvernement provincial (ministère du Développement du Nord et des Mines, 2013) et le Plan officiel font état d'un secteur de ressources en sable et en gravier associé à l'esker Kars. Dans le cadre du Plan officiel, on peut approuver de nouveaux travaux d'aménagement dans le secteur d'influence (300 mètres pour les secteurs de ressources en sable et en gravier) dans lequel une étude d'évaluation de l'impact a été faite et démontre que l'exploitation d'un puits d'extraction d'agrégats minéraux dont l'agrandissement éventuel en profondeur ou en superficie, ne sera pas mise à rude épreuve par les travaux d'aménagement. Le ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF) sera consulté dans l'examen de l'étude de l'évaluation de l'impact. Dans les cas où les travaux d'aménagement sont approuvés, la Ville pourrait imposer des conditions pour s'assurer que ces travaux assurent une zone tampon ou une séparation suffisante entre la nouvelle vocation proposée et le puits d'extraction d'agrégats minéraux.

À l'heure actuelle, il y a deux puits d'extraction de sable et de gravier titulaires de permis et associés à ces terrains (soit les puits d'extraction Barzeau et Drummond déjà mentionnés). Ces puits d'extraction, qui ont été mis en service avant 1990, continuent de fournir du sable et du gravier aux clients de la région d'Ottawa. Lorsque leur exploitation sera terminée et qu'ils auront été réaménagés conformément aux exigences du MRNF, les permis d'extraction d'agrégats seront remis. (On ne connaissait pas le calendrier au moment d'écrire ces lignes.)

Toutes les pentes du côté est des puits d'extraction d'agrégats existants ont été analysées par des experts en géotechnique et sont jugées stables d'un point de vue géotechnique. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'exiger de marges de reculement pour les travaux d'aménagement à partir du sommet de la pente existante.

### 3.5 Drainage et hydrogéologie

L'aire de l'étude est généralement située dans la région physiographique de l'esker Kars de la vallée de l'Outaouais; certaines parties du site recourent les plaines sablonneuses. Dans l'aire de l'étude, l'eau souterraine est comprise entre 1,0 mètre et plus de 9,8 mètres; l'aquifère des morts-terrains et l'aquifère de l'assise rocheuse atteignent des profondeurs plus importantes en sous-sol. On considère que la recharge d'eau souterraine à partir de la surface du sol jusqu'à l'aquifère de l'assise rocheuse s'étend nettement au-delà du périmètre de l'aire de l'étude. L'eau souterraine associée à l'esker Kars, dont une partie est située dans l'aire de l'étude, fait partie du réseau du patrimoine naturel de la Ville d'Ottawa.

Dans les bassins hydrographiques de la rivière Jock, du ruisseau Mud et de la rivière Rideau, l'eau est drainée dans 17 zones de sous-captation au total dans le voisinage de

l'aire de l'étude. Les terrains entourant l'aire de l'étude comprennent un total de 13 ponceaux, qui assurent l'écoulement de l'eau le long du chemin Barnsdale, du chemin Cambrian et du chemin Borrisokane. Bien qu'ils fassent partie du réseau de drainage qui comprend les terrains de l'aire de l'étude, ces ponceaux ne sont pas compris dans le périmètre formel de l'aire de l'étude. Il n'y a aucun plan d'eau de surface ni cours d'eau bien défini dans l'aire de l'étude même en raison des conductivités hydrauliques relativement élevées que l'on relève dans l'ensemble de ce secteur.

La plaine inondable qui s'étend à partir du sous-bassin hydrographique de la rivière Jock est proche de l'aire de l'étude, mais reste au nord de l'intersection du chemin Cambrian et du chemin Borrisokane. Les plaines inondables de la rivière Rideau et du ruisseau Mud ne s'étendent pas jusqu'à l'aire de l'étude.

Le drain municipal Thomas Baxter est situé juste au sud de l'aire de l'étude, à l'angle du chemin Barnsdale, et assure le transport de l'eau à partir du chemin Barnsdale jusqu'au ruisseau Mud. Au moment d'écrire ces lignes, il n'est pas nécessaire d'abandonner ni d'encloisonner le drain.

## 4 Contexte de l'aménagement

### 4.1 Plan officiel de la Ville d'Ottawa

La section 3.11 (Secteur d'expansion urbaine à l'étude) du Plan officiel institue le processus d'élimination de la mention de secteur d'expansion urbaine à l'étude et de la redésignation des terres pour leur attribuer une désignation d'utilisation du sol en zone urbaine. Les politiques de la section 3.11 du Plan obligent à préparer une étude complète, par exemple un PCC, ainsi qu'à répondre aux exigences de l'évaluation environnementale (ÉE) et de la Modification du Plan officiel (MPO) afin de connaître la forme d'aménagement la mieux adaptée aux terrains.

La section 3.11 du PO stipulait auparavant qu'avant qu'une MPO désigne les terrains pour des aménagements urbains, la Ville devait :

- a. se demander si les terrains à désigner étaient nécessaires pour assurer un stock décennal de terrains désignés et disponibles, pour différents types de logements, grâce à des aménagements résidentiels et à l'intensification résidentielle;
- b. se pencher sur la situation de sa stratégie de mise en œuvre;
- c. examiner la réalisation des cibles d'intensification de la politique 5 de la section 2.2.2.

Le point a. ci-dessus a fait l'objet d'un rapport du personnel au Conseil municipal d'Ottawa en date du 12 avril 2013. Dans ce rapport, le personnel recommandait que les secteurs d'expansion urbaine à l'étude soient mis en service pendant la durée du Plan officiel, ce qui répondait à l'obligation, établie dans la politique, d'assurer un stock décennal de terrains. La politique mentionnée ci-dessus a été supprimée intégralement dans la MPO 150 approuvée par le Conseil municipal. Bien que des parties de la MPO 150 fassent toujours l'objet d'un appel, la question de l'élimination de la politique évoquée ci-dessus a été réglée et produit ses effets.

La politique 4 de la section 3.11 du PO précise que les promoteurs d'aménagement doivent mener des études et établir un plan pour :

- a. définir l'emplacement, le calendrier des travaux et le coût de construction des infrastructures;
- b. définir le réseau du patrimoine naturel;
- c. définir les sentiers récréatifs;
- d. évaluer la pertinence des installations communautaires;
- e. établir la variété et l'emplacement des habitations résidentielles (de 45 % à 55 % d'habitations isolées, au moins 10 % d'immeubles d'appartements et le

reste en d'autres formes d'immeubles à logements multiples). Il faut atteindre une cible minimum de densité moyenne de 34 habitations par hectare net;

- f. montrer comment le plan se conformera à d'autres politiques du Plan officiel;
- g. satisfaire aux exigences des phases 1 et 2 de la *Loi sur les évaluations environnementales*, le cas échéant .

Le Plan officiel prévoit aussi des politiques qui renferment des directives pour tenir compte d'autres facteurs du PCC, notamment :

/ Conception communautaire et compatibilité

- Section 2.5.1 - La conception communautaire et la compatibilité établissent les objectifs et les principes de l'esthétique urbaine et de la compatibilité à différentes échelles. Les objectifs consistent à aménager des lieux qui favorisent le sentiment d'appartenance à la communauté, qui définissent des espaces publics et privés de qualité, qui sont sécuritaires et accessibles, qui respectent le caractère des secteurs existants, qui sont adaptables et diversifiés, qui respectent les processus et les caractéristiques naturels existants et qui témoignent d'une conception durable.
- Section 4.11 - La conception urbaine et la compatibilité regroupent un ensemble de critères dont l'objectif est d'évaluer les propositions d'aménagement qui visent à analyser la compatibilité. L'achalandage généré, l'accès des véhicules, l'offre de places de stationnement, les espaces de commodités en plein air, le bruit et l'éclairage font partie des critères.

/ Logements abordables

- Selon les politiques du Plan officiel, la Ville d'Ottawa encourage l'aménagement de logements abordables, soit les logements pour lesquels les ménages à revenu faible ou modéré ne paient pas plus de 30 % de leur revenu annuel brut. Il existe toutes sortes d'outils législatifs pour encourager l'aménagement des logements abordables.

/ Écoles et installations communautaires

- Le Plan officiel comprend des politiques qui reconnaissent l'importance des écoles pour l'éducation, les lieux d'agrément et les ressources et qui visent à encourager l'aménagement d'écoles dans toutes les nouvelles collectivités.

/ Transport et cyclisme

- Les politiques de la section 2.3.1 (Transport) exigent que les infrastructures de transport servent les nouvelles collectivités. L'aménagement de



collectivités très favorables aux cyclistes est aussi une priorité de ces politiques.

- / Nouveaux parcs et nouvelles zones de loisirs
  - Le Plan officiel prévoit des politiques destinées à promouvoir la création de parcs et de zones de loisirs qui sont équitablement répartis, accessibles, visibles, rassembleurs et utiles. On encourage généralement à aménager les parcs pour qu'ils assurent la liaison avec l'ensemble du réseau des espaces verts.
- / Infrastructures
  - Les sections 2.3 (Construction de l'infrastructure) et 2.4 (Maintien de l'intégrité environnementale) du Plan officiel comprennent des lignes directrices pour l'aménagement des infrastructures municipales, dont les infrastructures d'aqueduc et de gestion des eaux sanitaires et des eaux pluviales.

## 4.2 Déclaration de politiques provinciale (2014)

La Déclaration de politiques provinciale (DPP), publiée en vertu de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* en avril 2014 comprend des lignes directrices sur les questions d'intérêt provincial liées à la planification du territoire et à son aménagement. La *Loi sur l'aménagement du territoire* exige que les décisions se rapportant aux questions d'aménagement soient « conformes » aux déclarations de politiques publiées en vertu de cette loi.

La section 1.1.1 de la DPP dresse la liste des éléments durables des collectivités saines, viables et sécuritaires, notamment l'efficacité de l'aménagement et des habitudes d'utilisation du sol, un ensemble et un éventail appropriés d'utilisations du sol et l'évitement des habitudes d'aménagement qui sont contraires à la santé ou à la sécurité. Elle prévoit aussi des politiques qui visent à s'assurer que les infrastructures nécessaires sont aménagées pour répondre aux besoins actuels et projetés. Le PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) est conforme aux politiques suivantes de la DPP :

- / Les nouveaux aménagements doivent se dérouler dans les zones de croissance désignées adjacentes à la zone bâtie existante et doivent être compacts et offrir une diversité d'utilisations et de densités qui permettent une utilisation efficace des terres, de l'infrastructure et des installations de services publics. (Politique 1.1.3.6)
- / Les organismes de planification doivent prévoir la diversité et l'éventail de types de logements et de densités nécessaires pour répondre aux besoins prévus des résidents actuels et futurs. (Politique 1.4.3)

- / Il faut encourager une forme d'utilisation du sol, une densité et une diversité d'utilisations qui réduisent au minimum la longueur et le nombre des déplacements en véhicule et appuient l'utilisation actuelle et future du transport en commun et du transport actif. (Politique 1.6.7.4)
- / Dans l'aménagement des systèmes de gestion des eaux pluviales, il faut réduire au minimum ou éviter toute augmentation des charges de contaminants, réduire au minimum les modifications du bilan hydrologique et de l'érosion, ne pas augmenter les risques pour la santé et la sécurité de la population et les risques de dommages matériels, maximiser l'étendue et la fonction des surfaces végétatives et perméables, promouvoir la mise en œuvre de pratiques exemplaires de gestion des eaux pluviales, y compris l'affaiblissement et la réutilisation des eaux pluviales ainsi que l'aménagement à faible incidence. (Politique 1.6.6.7)
- / Les zones et éléments naturels sont protégés à long terme, notamment la diversité, la connectivité, ainsi que la fonction écologique et la biodiversité à long terme. (Politique 2.1.2)
- / Les ressources en agrégats minéraux doivent être protégées pour pouvoir être utilisées à long terme et doivent être protégées de l'aménagement et des activités qui empêcheraient ou entraveraient leur expansion ou leur utilisation continue, ou qui seraient incompatibles pour des raisons de santé et de sécurité publiques ou de répercussions environnementales. (Politique 2.4.2.1)



### 4.3 Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI) (2015)

Le 10 mars 2015, le Comité d'urbanisme a approuvé le rapport intitulé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : Orientations stratégiques et plan d'action », qui vise à promouvoir l'efficacité et la fonctionnalité des terrains dans les nouveaux lotissements de banlieue. Selon la vision adoptée pour l'initiative BBMI, « [l]es principes de l'urbanisme doivent s'appliquer aux banlieues au même titre qu'aux autres parties de la ville ». Cette vision est étayée par quatre principes qui s'appliquent aux banlieues d'Ottawa, soit l'efficacité et l'intégration des terrains, la facilité de se déplacer à pied, à vélo, en autobus ou en voiture, la qualité de la conception et la durabilité financière.

Le rapport BBMI fait état de neuf thèmes essentiels, qui ont tous leurs propres objectifs, leurs orientations stratégiques et leur plan d'action, à savoir :

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

Bien que de nombreuses orientations stratégiques établies dans le rapport BBMI s'appliquent à l'étape du plan de lotissement, du zonage et du contrôle du plan d'implantation, ces questions ont été étudiées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'utilisation du sol pour le PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS). L'annexe A comprend l'analyse de la réaction des auteurs du PCC à l'initiative BBMI, dans les cas pertinents.

#### **4.4 Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers (2007)**

Les « Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers » ont été approuvées par le Conseil municipal le 26 septembre 2007 et visent à expliquer les attentes de la Ville vis-à-vis des nouveaux quartiers dans le secteur urbain d'Ottawa. Ces lignes directrices sont entrées en ligne de compte dans l'élaboration du Plan d'utilisation du sol et du Plan de démonstration du PCC.

#### **4.5 Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition (2017)**

L'objectif du « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville d'Ottawa consiste à définir, normaliser et améliorer le processus d'aménagement des parcs et des sentiers sur le territoire de la Ville. Ce manuel institue un système de classification des parcs et comprend des lignes directrices pour l'aménagement de chaque type de parc. Conformément à la politique 2.4.5.7 du Plan officiel, qui vise un couvert forestier de 30 % pour l'ensemble de la Ville, les auteurs du Manuel font observer qu'un couvert forestier de 30 % est souhaitable dans les parcs municipaux. En outre, il est obligatoire de respecter les politiques de la MPO 159 (Partage des coûts de l'aménagement des parcs à l'extérieur de la Ceinture de verdure et dans le secteur rural).

## 5 Les plans

### 5.1 Plan d'utilisation du sol

Le Plan d'utilisation du sol du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud, représenté dans la figure 4, illustre la situation approximative des artères et des routes collectrices, des sites scolaires, des parcs, des installations de gestion des eaux pluviales et du parc-o-bus, ainsi que les différentes densités résidentielles. Par comparaison, le Plan de démonstration préparé pour le PCC (cf. la section 5.2) représente un moyen grâce auquel le Plan d'utilisation du sol pourrait être élaboré, en tenant compte des habitudes potentielles dans l'aménagement des routes locales, ainsi que de la taille et de l'orientation des quadrilatères. Le Plan d'utilisation du sol comprend les catégories suivantes de l'utilisation du sol :

- / les zones résidentielles de densité faible et moyenne;
- / les zones résidentielles de grande densité;
- / les zones commerciales;
- / les parcs-o-bus;
- / les installations de gestion des eaux pluviales;
- / les sites scolaires;
- / les sites des écoles et des librairies;
- / les parcs;
- / les boisés existants;
- / les puits d'extraction de sable et de gravier en exploitation.

Les sections suivantes décrivent dans leurs grandes lignes l'objectif et les vocations permises de chacune des catégories des utilisations du sol reproduites dans le PCC et qui font l'objet des Lignes directrices sur la conception communautaire reproduites dans la section 7.

La section 3.1 du Plan officiel établit une série de vocations généralement permises pour toutes les désignations de l'aménagement du territoire, sous réserve de certaines politiques. La plus grande partie du secteur du PCC (à l'exclusion des puits d'extraction d'agrégats) portera la désignation de « secteur urbain général » dans le Plan officiel; il s'agit essentiellement d'une désignation résidentielle. L'on s'attend à ce que la majorité du secteur du PCC, en excluant les parcs, les écoles, le quadrilatère commercial et le parc-o-bus, appartiennent aux zones résidentielles de densité 1 (R1), 2 (R2), 3 (R3), 4 (R4) ou 5 (R5) dans le Règlement général de zonage (2008-250). Les zones R1 à R5 autorisent toutes les aménagements généralement permis ci-après, sous réserve de certaines dispositions :

- / les entreprises à domicile;
- / les garderies à domicile;
- / les gîtes touristiques;
- / les foyers de groupe;
- / les maisons converties en maison de retraite;
- / les missions diplomatiques;
- / les logements secondaires;
- / l'agriculture urbaine;
- / les parcs.

Le logement secondaire, qui s'entend d'une unité d'hébergement séparée, subordonnée et située dans le même bâtiment que le logement principal connexe, est autorisé dans toute habitation isolée, habitation isolée à fondations reliées, habitation jumelée ou habitation en rangée dans une zone où ce type d'habitation figure sur la liste des utilisations autorisées pour la zone correspondante, sous réserve des dispositions du *Règlement de zonage* (2008-250) de la Ville d'Ottawa.

L'annexe résidentielle, qui s'entend d'un logement isolé qui est connexe à un logement principal auquel il est associé et qui est situé sur le même lot que ce dernier, est autorisée sur tout lot contenant également une habitation isolée, une habitation jumelée, une habitation isolée à fondations reliées, un duplex ou une habitation en rangée, si ce type d'habitation figure sur la liste des utilisations autorisées pour la zone correspondante, sous réserve des dispositions du *Règlement de zonage* (2008-250) de la Ville d'Ottawa.

Le tableau 1 de la page suivante donne un aperçu de la répartition des aménagements dans le Plan d'utilisation du sol.

**Tableau 1 : Répartition des aménagements**

<b>Aménagements</b>	<b>Superficie nette</b>	<b>Pourcentage</b>
Zone résidentielle de faible et de moyenne densités	32,45 ha	26,5 %
Zone résidentielle de grande densité	0,89 ha	0,7 %
Zones commerciales	2,13 ha	1,7 %
Zones d'écoles et de bibliothèques	4,66 ha	3,8 %
Parcs	4,68 ha	3,8 %
Parc-o-bus	2,57 ha	2,1 %
Bassin de rétention des eaux pluviales	5,63 ha	4,6 %
Rues	25,07 ha	20,5 %
Puits d'extraction d'agrégats	44,26 ha	36,2 %
Total de la superficie	122,34 ha	100 %



Figure 4 : Plan d'utilisation du sol



### 5.1.1 Zones résidentielles

Les vocations résidentielles constituent la majorité des projets d'aménagement dans la zone du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS). Ces zones comprennent les aménagements résidentiels de faible et de moyenne densités ainsi que de grande densité.

Dans les zones résidentielles de faible et de moyenne densités, les habitations de faible hauteur et de plain-pied sont autorisées, notamment :

- / les habitations isolées;
- / les habitations jumelées;
- / les habitations isolées à fondations reliées;
- / les immeubles à logements multiples contigus de plain-pied (comme les habitations en rangée traditionnelles);
- / les habitations en rangée dos-à-dos;
- / les habitations en rangée accessibles grâce à des allées arrière.

Les immeubles à logements multiples contigus de plain-pied seront répartis dans les zones résidentielles de faible et de moyenne densités afin d'offrir un ensemble complet de possibilités d'aménager des habitations de plain-pied, notamment des logements abordables, et de permettre d'aménager des quartiers plus divers et attrayants. Les logements superposés en rangée et les immeubles d'appartements ne sont pas autorisés dans les secteurs portant la désignation de zone résidentielle de faible et de moyenne densités.

Dans les zones résidentielles de grande densité, les logements superposés en rangée, les habitations en rangée dos à dos, les logements superposés en rangée dos à dos et les immeubles d'appartements de faible hauteur seront autorisés.

Le tableau 2 fait état de la répartition des zones résidentielles de faible et de moyenne densités et de grande densité planifiées pour le PCC. Environ 43 % de la superficie totale du PCC (en excluant les puits d'extraction en exploitation) sont réservés aux aménagements résidentiels, et le reste, soit 57 %, est prévu pour la gestion des eaux pluviales, les parcs, les écoles, les établissements commerciaux, les rues et le parc-o-bus. La politique du Plan officiel oblige les collectivités en voie d'aménagement dans les secteurs d'expansion urbaine à se doter d'un ensemble d'habitations constitué d'au moins 45 % et d'au plus 55 % d'habitations isolées, d'au moins 10 % d'immeubles d'appartements (dont différentes formes d'immeubles à logements multiples contigus qui assurent des densités résidentielles comparables, par exemple les logements superposés en rangée), le reste étant constitué d'immeubles à logements multiples distincts des immeubles d'appartements. Le Plan officiel oblige

aussi à prévoir une densité minimum de 34 logements par hectare net. Comme l'indique le tableau 2, on s'attend à réaliser une densité de 36 logements par hectare net dans la zone du PCC du SEUBS.

Dans les zones résidentielles, les travaux d'aménagement doivent respecter les Lignes directrices sur la conception communautaire reproduite dans la section 7 de ce Plan de conception communautaire.

**Table 2 : Estimation des habitations par type de logement**

<b>Utilisation du sol</b>	<b>Superficie nette (ha)</b>	<b>Logements (estimation)</b>	<b>Logements en pourcentage</b>
Habitations isolées	18,28 ha	660 logements	55 %
Immeubles à logements multiples contigus	14,37 ha	420 logements	35 %
Immeubles d'appartements (ou densité comparable)	0,89 ha	120 logements	10 %
Total	33,54 ha	1 200 logements	100 %
Densité	36 logements par hectare net		

Remarque : Ce tableau ne tient pas compte des terrains des puits d'extraction d'agrégats.

Le tableau 3 fait état des estimations de la population d'après la taille estimative des ménages et le nombre estimatif de logements. La taille estimative des ménages est calculée d'après les normes professionnelles.

**Table 3 : Estimation de la population d'après le nombre de logements**

<b>Utilisation du sol</b>	<b>Taille des ménages (PPL)</b>	<b>Logements (chiffres arrondis)</b>	<b>Population (arrondie)</b>
Habitations isolées	3,2	660 logements	2 112
Immeubles à logements multiples contigus	2,6	420 logements	1 092
Immeubles d'appartements (ou densité comparable)	1,6	120 logements	192
Total		1 200 logements	3 396 personnes

Remarque : Ce tableau ne tient pas compte des terrains des puits d'extraction d'agrégats.

## 5.1.2 Zone commerciale

La zone commerciale proposée au nord-ouest de l'intersection de la promenade Kilbirnie et du chemin Greenbank retracé vise à permettre d'aménager un ensemble d'établissements commerciaux à petite échelle pour répondre aux besoins personnels et commerciaux des résidents de la zone du PCC et des quartiers voisins.

Seront permis :

- / les établissements de commerce de détail, de vente au détail de produits alimentaires et de proximité;
- / les restaurants;
- / les banques et les autres établissements de services financiers;
- / les établissements d'entretien et de réparation;
- / les entreprises de services personnels;
- / les établissements de loisirs et d'athlétisme;
- / les cabinets professionnels;
- / les infrastructures médicales;
- / les établissements d'enseignement;
- / les établissements de soins pour les animaux et les hôpitaux;
- / les bureaux de poste;
- / les centres de services municipaux;
- / les aménagements résidentiels de plus grande densité;
- / les parcs privés et les espaces ouverts;
- / les points de ramassage « Cliquer et Collecter ».

Dans la zone commerciale, les bâtiments seront de faible hauteur, soit un maximum de quatre étages. On encourage l'implantation des bâtiments le long de la façade du chemin Greenbank retracé pour définir la bordure de la route et pour créer des paysages de rue plus actifs.

Comme l'indique la section 5.1.5, s'il n'est pas nécessaire d'aménager une partie des terrains situés au nord-ouest de l'intersection du chemin Greenbank existant et du chemin Barnsdale pour l'infrastructure de gestion des eaux pluviales, on pourra donner à ces terrains une vocation commerciale.

Les travaux d'aménagement dans la zone commerciale devront respecter les Lignes directrices sur la conception communautaire reproduites dans la section 7 de ce PCC.

### 5.13 Écoles et bibliothèque

Deux sites scolaires sont indiqués dans le Plan d'utilisation du sol afin de répondre aux besoins projetés de deux des quatre conseils scolaires d'Ottawa. Le site scolaire de 2,43 hectares indiqué dans le coin sud-est du chemin Greenbank retracé et de la promenade Kilbirne est planifié pour le Conseil scolaire public francophone (Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario ou CEPEO), alors que le site scolaire de 2,12 hectares représenté dans le coin sud-est du Plan d'utilisation du sol est réservé au Conseil scolaire catholique francophone (Conseil des écoles catholiques du Centre-Est ou CECCE).

Les besoins en sites scolaires seront finalisés dans le cadre du processus du Plan de lotissement. Dans l'éventualité où les conseils scolaires confirment qu'ils n'ont plus besoin de site scolaire planifié, l'Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB) et l'Ottawa Catholic School Board (OCSB) auront l'occasion de faire l'acquisition de ces terrains. Dans l'éventualité où aucun de ces conseils scolaires ne souhaiterait faire l'acquisition des sites scolaires, les terrains pourront être aménagés conformément aux politiques sur l'aménagement du territoire du PCC pour les zones résidentielles de faible et de moyenne densités.

Comme l'indique la figure 5, les deux sites scolaires sont aménagés de manière à permettre de construire la plupart des logements dans un rayon de moins de cinq minutes à pied de ces infrastructures.

La Ville d'Ottawa a fait savoir qu'il fallait prévoir une nouvelle bibliothèque publique dans la zone du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS). Conformément aux principes de l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » (BBMI) de la Ville, on prévoit d'aménager cette bibliothèque dans l'école élémentaire du CECCE située dans le coin sud-est du PCC. On pourrait ainsi partager les infrastructures, par exemple une zone de dépose ou de stationnement hors rue. La figure 6 fait état d'un concept préliminaire pour la co-installation de la bibliothèque dans l'école élémentaire du CECCE. Il convient de signaler que la zone de dépose et de stationnement, ainsi que la façade de l'école, orientées en direction de la rue.





Figure 6 : Plan de l'école et de la bibliothèque (concept préliminaire)

## 5.14 Parcs

Compte tenu du nombre projeté de logements dans la zone du PCC, des exigences du *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* (2009-95) de la Ville d'Ottawa et d'une suraffectation antérieure de Mattamy, il faut un total de 3,19 hectares pour l'aménagement de parcs publics dans la zone du PCC (tableau 4).

Le Plan d'utilisation du sol fait actuellement état d'une superficie de 4,12 hectares de parcs dans la zone du PCC, notamment :

- / un parc communautaire de 3,12 hectares, situé dans le coin sud-est du PCC;
- / un parc de quartier de 0,65 hectare le long de la limite ouest du périmètre du PCC;
- / un mini-parc de 0,35 hectare approximativement au centre du PCC.

Puisqu'il y a une suraffectation projetée de 0,93 hectare, chacun de ces parcs peut faire l'objet d'une réduction de la superficie au moment où on établira le Plan de lotissement. Ou encore, si le nombre réel de logements au moment d'établir le Plan de lotissement est supérieur au nombre projet dans le PCC, il se pourrait qu'on doive aménager d'autres parcs ou verser une compensation pour les frais relatifs aux terrains à vocation de parc.

**Tableau 4 : Superficie obligatoire des parcs selon l'utilisation du sol**

Utilisation du sol			
Aménagements résidentiels : densité de 18 habitations par hectare net ou plus	1 ha/300 logements	1 080 logements – 163 logements* = 917 logements	3,06 ha
Immeubles d'appartements	10 % de la superficie	0,89 ha (~120 logements)	0,09 ha
Immeubles commerciaux	2 % de la superficie	2,13 ha	0,04 ha
Total de la superficie obligatoire des parcs			3,19 ha

\*Mattamy n'est pas tenue de prévoir des parcs pour l'aménagement de ses terrains situés du côté est du chemin Greenbank retracé en raison d'une suraffectation de 0,54 ha pour des parcs dans son lotissement d'Half Moon Bay Sud tout de suite au nord. Environ 163 logements pourraient être aménagés sur les terrains de Mattamy.

Remarque : Les terrains des puits d'extraction d'agrégats ne sont pas compris dans les calculs ci-dessus.



Comme le démontre la figure 7, les parcs sont répartis de manière à permettre que la plupart des logements soient aménagés dans un rayon de cinq minutes à pied de ces parcs. Les parcs seront aménagés conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville d'Ottawa, aux Lignes directrices sur la conception reproduites dans la section 7 du PCC et au Plan des parcs du secteur (PPS) élaboré pour le PCC.

#### 5.1.4.1 Parcs communautaires

Conformément aux principes de l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligente » (BBMI) de la Ville, le Parc communautaire est stratégiquement situé non loin du site de l'école élémentaire du CECCE afin de profiter des infrastructures communes, par exemple le stationnement. Le site du CECCE permet aussi d'aménager une bibliothèque publique, ce qui créerait un nœud central d'activité pour la collectivité.



La majorité de la superficie affectée aux parcs a été consacrée au Parc communautaire, puisque le personnel de la Planification des installations et des parcs de la Ville d'Ottawa a constaté qu'il fallait prévoir un terrain de baseball de niveau professionnel (ainsi qu'un éclairage), ce qui constitue une infrastructure dont les besoins en superficie sont substantiels. Voici entre autres les commodités supplémentaires qui sont planifiées provisoirement pour le Parc communautaire :

- / équipement de jeu ou de remise en forme et de parcours d'entraînement – à déterminer au stade de l'avant-projet;
- / circuit de sentiers;
- / prises électriques pour les soirées de cinéma et d'autres événements;
- / petit terrain de basketball;
- / structure d'ombrage;
- / zone de stationnement.

#### **5.1.4.2 Parc de quartier**

On propose d'aménager le parc de quartier du côté ouest du secteur du PCC. Dans la programmation, on a planifié provisoirement :

- / l'équipement de jeu (pour les enfants d'un an et demi à 12 ans);
- / une aire de jeux d'eau;
- / une structure d'ombrage;
- / des sentiers de randonnée.

#### **5.1.4.3 Mini-parc**

Le lieu où sera aménagé le mini-parc pourrait permettre de conserver éventuellement des parties des boisés existants, dans la mesure du possible. La taille et le nombre de biens d'équipement et la programmation du mini-parc pourraient être modifiés lorsque le nombre de logements sera finalisé dans le cadre du processus du Plan de lotissement. Voici, entre autres, les commodités planifiées provisoirement pour le mini-parc :

- / équipement de jeu ou de remise en forme et de compétition – à préciser au stade de l'avant-projet;
- / sentiers de randonnée;
- / espaces libres.



Figure 7 : Plan du secteur des parcs

## 5.15 Infrastructures de gestion des eaux pluviales

Dans le cadre du PCC, on propose d'aménager des infrastructures de gestion des eaux pluviales dans le coin sud-est du Plan d'utilisation du sol, au niveau inférieur d'élévation de l'aire de l'étude. L'Étude-cadre de la viabilisation a permis d'évaluer, dans l'ensemble, deux solutions distinctes pour l'aménagement de ces infrastructures. Une solution consiste à adopter une stratégie traditionnelle de viabilisation qui intègre deux milieux humides pour contrôler la qualité et la quantité d'eau. L'autre solution prévoit un système d'exfiltration Etobicoke (SEE), pour capter et infiltrer les épisodes de pluies fréquentes, de concert avec deux infrastructures de bassin sec pour le contrôle des quantités dans les épisodes de pluies plus importantes. On pourrait mettre en œuvre l'une ou l'autre de ces deux stratégies de viabilisation; toutefois, le SEE répond aux besoins en infiltration définis par la Ville et par l'Office de protection de la nature.

En outre, on propose d'aménager un bassin sec en cas de débordement juste à l'ouest de l'aire de l'étude du PCC (dans le secteur rural), non loin du chemin Barnsdale. Cette infrastructure est nécessaire pour assurer le contrôle des débits importants à l'est du chemin Greenbank retracé, puisque les normes de la Ville interdisent de transporter, le long des artères urbaines, les courants d'eau majeurs du réseau. Le terrain réservé pour le bassin sec appartient à Minto et pourrait être redimensionné en fonction de l'aménagement projeté, s'il devait être réalisé éventuellement.

Conformément à la vision adoptée pour le PCC et aux pratiques exemplaires, des technologies de moindre impact et des infrastructures vertes seront intégrées dans le réseau de gestion des eaux pluviales, dans la mesure du possible. Ces stratégies de viabilisation pourraient comporter des travaux de paysagement végétalisés, des galeries d'infiltration ou des bassins secs. L'ensemble du réseau de gestion des eaux pluviales dans le secteur du PCC comprendra entre autres un système qui favorise l'infiltration dans les endroits où on recueillera, captera et exfiltrera, dans les sols environnants, les précipitations fréquentes.

## 5.16 Parc-o-bus

L'« Évaluation environnementale (ÉE) du prolongement du chemin Greenbank retracé et du Transitway Sud-Ouest » révèle qu'il est nécessaire de prévoir un parc-o-bus au terminus (dernière station) de la ligne de transport en commun rapide par autobus (TCRA). La station du TCRA la plus au sud, indiquée dans le Plan d'utilisation du sol, est stratégiquement située juste au sud de la promenade Kilbirnie (à l'endroit où se trouve le parc-o-bus), ce qui permet d'aménager la plupart des logements proposés dans un rayon de cinq minutes à pied de la station (figure 8). Le quadrilatère du parc-o-bus s'étend sur une superficie d'environ 2,5 hectares, et comme l'indique le plan de

conception fonctionnelle du terrain du parc-o-bus dans l'ÉE, l'infrastructure devrait permettre d'aménager environ 400 places de stationnement, des quais pour les usagers, ainsi qu'un point pour les installations réservées aux chauffeurs et l'aire d'attente pour autobus.

### **5.1.7 Zone tampon de la décharge publique**

Le Plan d'utilisation du sol fait état d'une marge de reculement de 500 mètres et de 1 000 mètres à partir de l'installation de gestion des déchets du chemin Trail, du côté ouest de l'autoroute 416.

Des études sur la qualité de l'air, sur le bruit et sur les vibrations devront être préparées pour les terrains du secteur du PCC situés à moins de 1 000 mètres de la décharge contrôlée du chemin Trail. Si on relève des problèmes, il faudra envisager une série de stratégies d'atténuation appropriées, pour tenir compte des questions d'hygiène et de nuisance. Au besoin, les stratégies d'atténuation devraient porter sur les systèmes de bâtiment et sur les matériaux de construction, en plus de prévoir des stratégies applicables à l'ensemble de la collectivité pour s'assurer que les résidents pourront profiter des bienfaits pour la santé d'un environnement bâti sain, par exemple en se consacrant à des activités en plein air et au transport actif et en se servant des espaces publics pour socialiser.

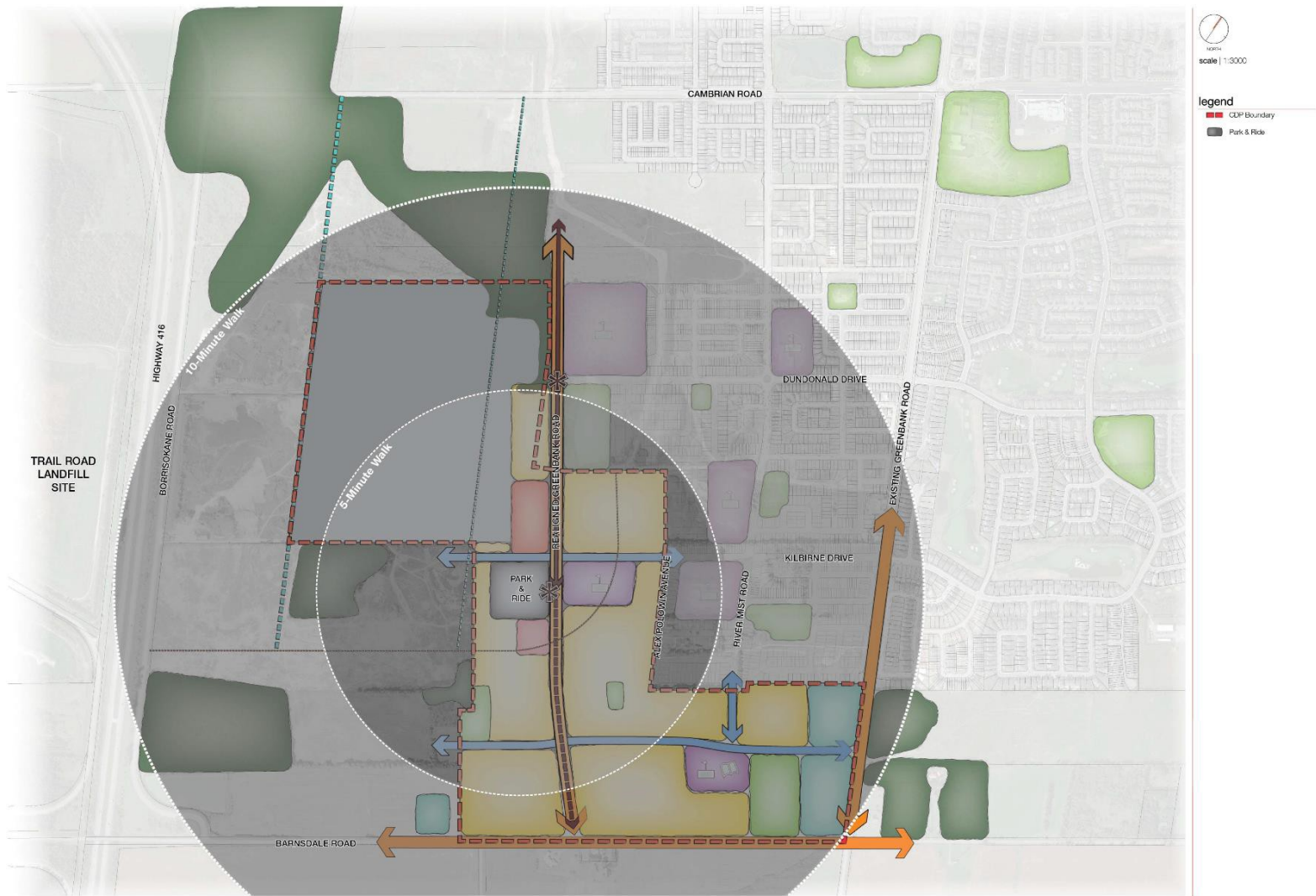


Figure 8 : Plan du secteur du parc-o-bus

## 5.2 Plan de démonstration

Un plan de démonstration a été élaboré pour le PCC afin de donner une idée de l'objectif de ce projet d'aménagement (figure 9). Le Plan de démonstration représente le plan d'aménagement privilégié pour les routes locales et le réseau de transport actif, la localisation des infrastructures communautaires (comme les écoles et les parcs), les infrastructures de gestion des eaux pluviales et les transports en commun.

Bien que le Plan de démonstration soit le modèle privilégié pour ce projet d'aménagement, il se peut que l'on doive déroger à ce plan pour tenir compte des contraintes imprévues et des possibilités qui pourraient s'offrir avant que les demandes de plan de lotissement soient déposées. Il s'agit notamment des occasions d'accroître le rendement des travaux d'aménagement grâce à des coupes transversales routières nouvelles et plus économes de terrains pour les artères et les routes collectrices. Tous les travaux d'aménagement qui dérogent au Plan de démonstration doivent respecter l'ensemble de la vision et de l'objectif du PCC. Ces dérogations au Plan de démonstration n'obligeront pas nécessairement à modifier le Plan officiel ni à mettre à jour le PCC (cf. la section 8.1).

Le Plan de démonstration représente les quadrilatères qui permettraient d'aménager des immeubles résidentiels de faible densité (habitation isolées, habitations jumelées et habitations en rangée traditionnelles), ainsi que les quadrilatères qui permettraient d'aménager des immeubles résidentiels de moyenne densité, en particulier des habitations en rangée dos à dos. Les quadrilatères de faible et de moyenne densités sont délibérément dispersés dans le Plan de démonstration afin de réduire les répercussions localisées sur la circulation automobile et le stationnement et de créer un éventail satisfaisant d'options de logements dans l'ensemble de la collectivité.

Comme l'exige le Plan officiel, on a réservé une part de la superficie pour aménager des immeubles d'appartements ou d'autres formes d'immeubles à logements multiples contigus qui permettent d'atteindre des densités résidentielles comparables, par exemple les logements superposés en rangée dos à dos. Le quadrilatère résidentiel de haute densité est représenté tout de suite à côté du parc-o-bus, du côté ouest du chemin Greenbank retracé. Cette localisation est idéale pour les aménagements résidentiels de plus grande densité, qui se trouvent ainsi tout de suite à côté d'une artère servie par les transports en commun rapides (transport rapide par autobus), à moins de cinq minutes à pied du quadrilatère commercial, de l'une des écoles élémentaires et d'un parc.



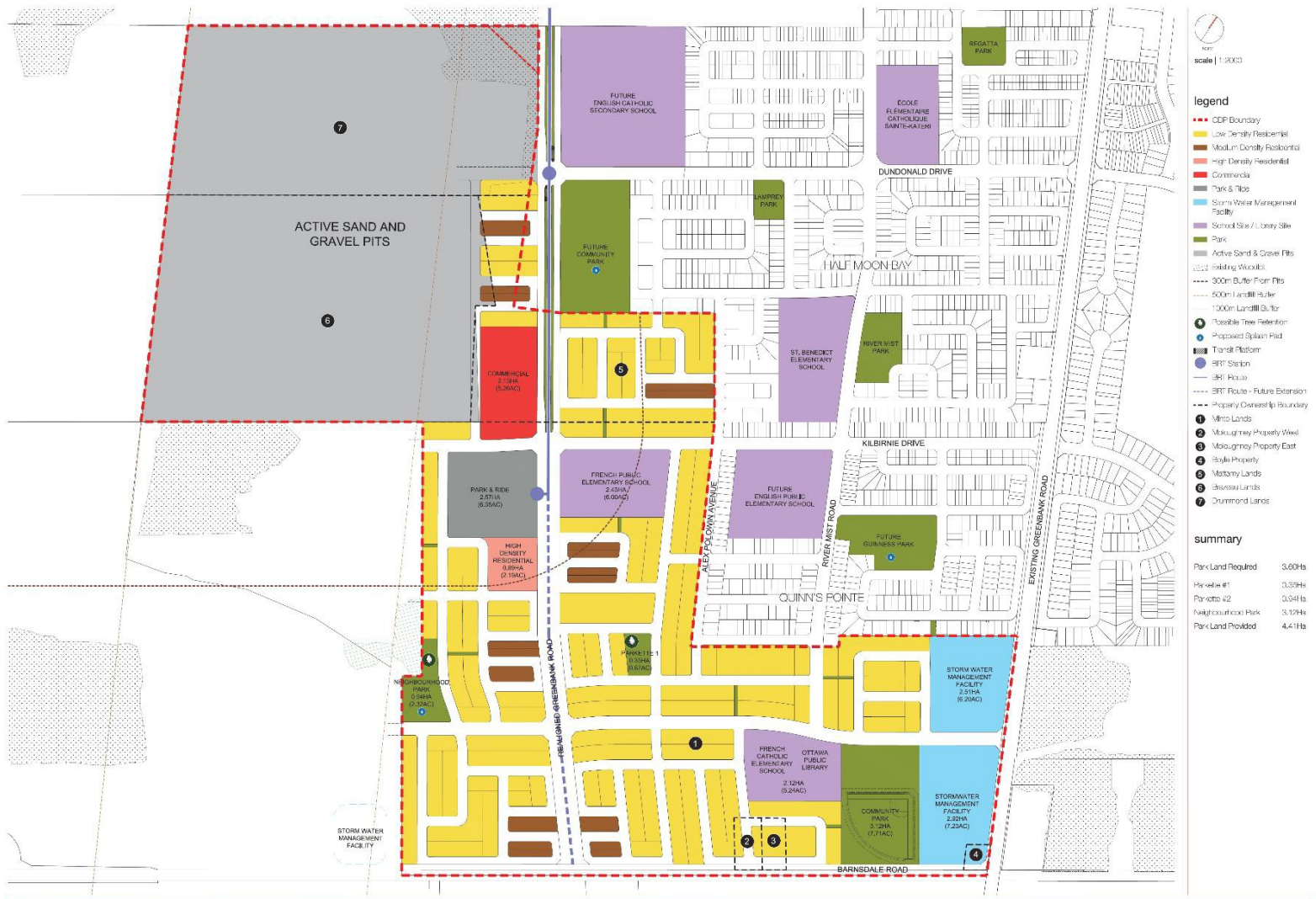


Figure 9 : Plan de démonstration

Le réseau routier local proposé est conçu pour assurer la connectivité et la perméabilité, en réduisant les habitudes de circulation de transit. Le Plan de démonstration fait état de rues-tampons dont les logements sont orientés en direction des artères, au lieu d'y être adossées. En faisant appel à rues-tampons, il est moins nécessaire d'utiliser les murs antibruit, en préservant une interface sociale des logements avec les artères. Les rues-tampons viennent aussi limiter l'accès des voitures aux artères voisines, qui peuvent ainsi fonctionner plus efficacement. Même si elles comportent certains avantages, les rues-tampons augmentent aussi les zones asphaltées et ne permettent pas d'aménager des réseaux de rues parfaitement connectés. C'est pourquoi on pensera, au moment d'établir le Plan de lotissement provisoire, à limiter les rues-tampons à un maximum de 50 % de la longueur d'une artère. On pourra éventuellement aménager d'autres moyens de relier les rues locales à des artères, notamment grâce à une configuration de quadrillage décalée, et il faudra se pencher sur la question à l'étape du Plan de lotissement provisoire.

### 5.3 Plan de hiérarchie des rues

Le réseau routier proposé est constitué d'une hiérarchie normalisée de typologies de rues, dont les artères, les routes collectrices et les rues locales (figure 10). Chaque type de rue sert une fonction différente, qui est définie dans l'appendice 1 du Plan officiel et que nous décrivons ci-après.

- / Les **artères** constituent les routes les plus importantes de la Ville et accueillent le plus grand volume de circulation sur les distances les plus grandes. Elles sont adaptées aux conditions de conduite et aux vitesses en zone urbaine, dans un secteur bâti.
- / Les **routes collectrices** relient les collectivités et distribuent la circulation provenant du réseau d'artères vers le réseau routier local. Elles sont adaptées à des vitesses modérées.
- / Les **rues locales** ont une fonction locale à l'intérieur des collectivités et répartissent la circulation provenant du réseau d'artères et de routes collectrices avec les propriétés individuelles et elles couvrent habituellement de courtes distances. Elles sont adaptées à des vitesses faibles.

Le Plan de démonstration illustre les trois types de rues dans le réseau routier proposé. Le chemin Barnsdale, le chemin Greenbank existant et le chemin Greenbank retracé sont désignés comme des artères, en raison de leur rôle comme importants couloirs de transport. On propose d'aménager trois routes collectrices dans la zone du PCC, dont un prolongement dans le sens ouest de la promenade Kilbirnie, un prolongement dans le sens sud du chemin River Mist et une nouvelle route collectrice est-ouest reliant le chemin Greenbank existant et le chemin Greenbank retracé (figures 11 et 12). Les

autres rues représentées dans le plan de démonstration sont considérées comme des rues locales.

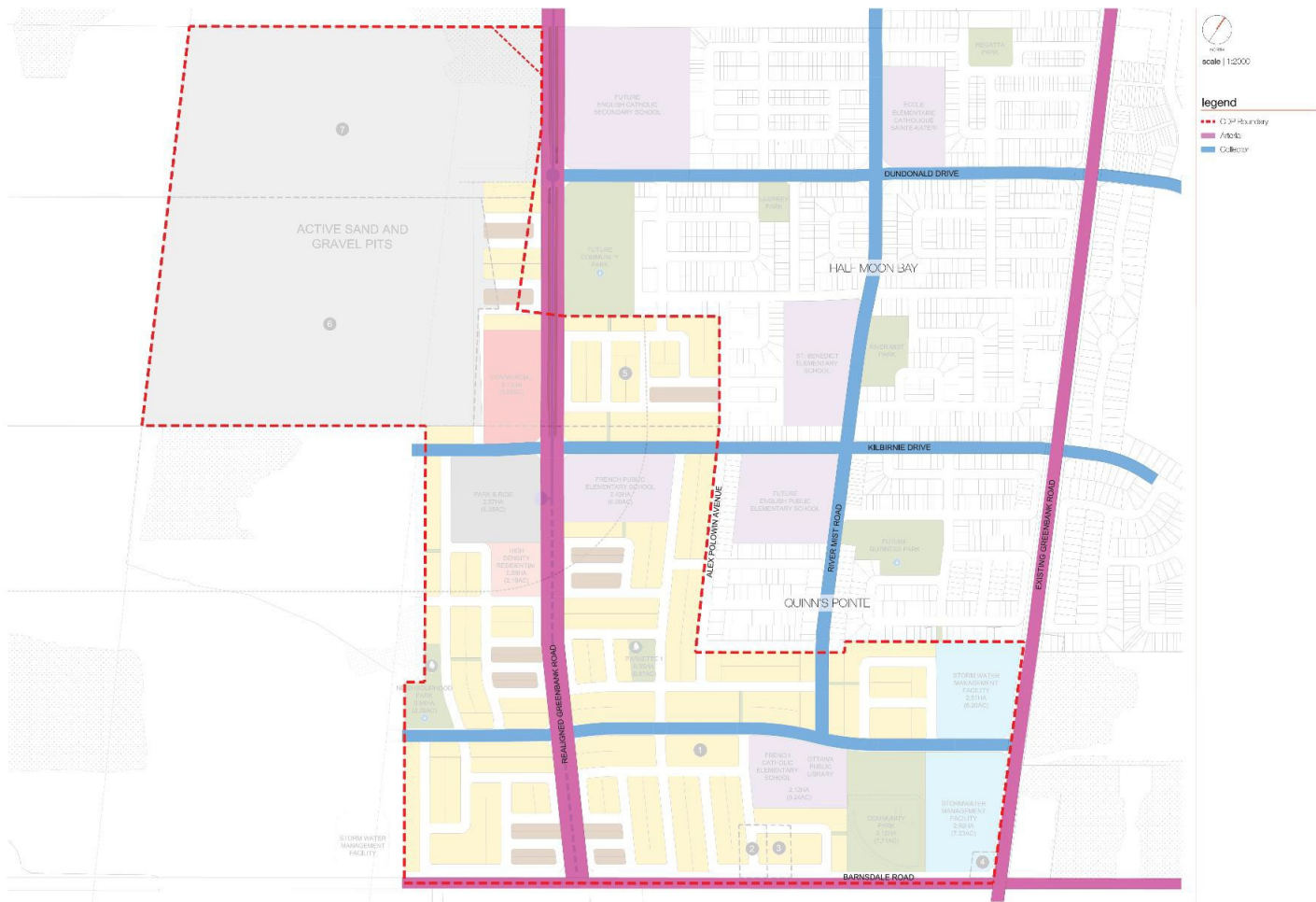
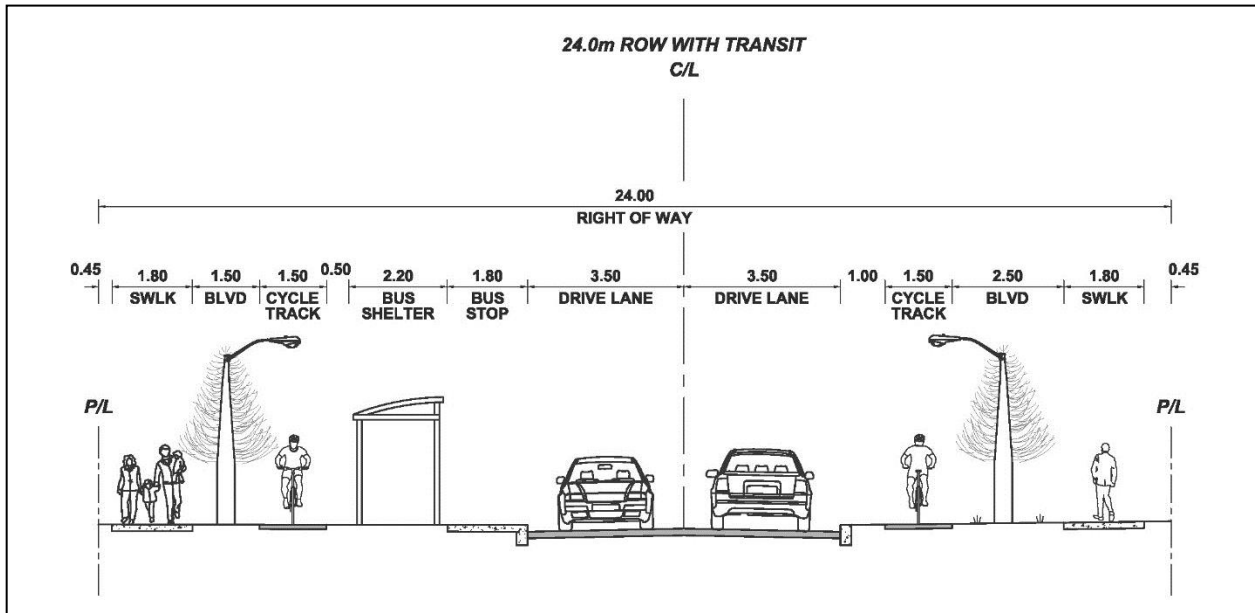
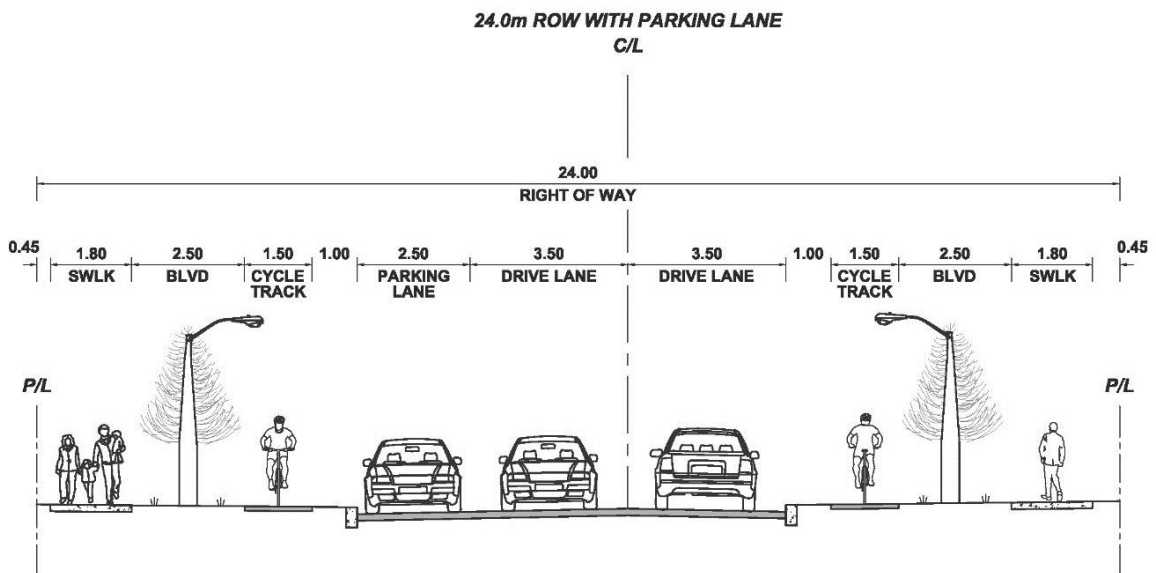


Figure 10 : Plan de la hiérarchie des rues



**Figure 11 : Route collectrice est-ouest au point d'arrêt des transports en commun (coupe transversale proposée)**



**Figure 12 : Route collectrice est-ouest (coupe transversale proposée)**

## 5.4 Plan des infrastructures piétonnières

Le Plan des infrastructures piétonnières (figure 13) illustre la localisation potentielle des trottoirs et des liaisons en milieu de quadrilatère dans la zone du PCC, ainsi que leurs liens avec les infrastructures existantes ou planifiées dans les collectivités voisines. Ce plan cadre avec l'orientation établie dans le chapitre 4 (Optimiser le potentiel piétonnier) du Plan directeur des transports (PDT) (2013). Le PDT prévoit un réseau piétonnier continu et bien connecté, qui permet d'aménager un environnement marchable et qui améliore la sécurité des piétons.

On propose d'aménager des trottoirs des deux côtés des routes collectrices et d'un côté ou des deux côtés de certaines rues locales. Les trottoirs sont stratégiquement aménagés non loin des parcs, des infrastructures de gestion des eaux pluviales, des écoles et du parc-o-bus afin de favoriser l'accès piétonnier. On propose aussi d'aménager les trottoirs pour servir le quadrilatère résidentiel de grande densité, afin d'assurer une liaison efficace entre les quartiers résidentiels environnants et la station de transport en commun rapide par autobus (TCRA) du parc-o-bus de la promenade Kilbirnie.

On prévoit que les trottoirs seront raccordés au réseau piétonnier existant dans la phase 1 de Quinn's Pointe et dans Half Moon Bay Sud, collectivités existantes toutes deux situées au nord-est de la zone du PCC. En particulier, on propose d'aménager des trottoirs le long du chemin River Mist, de la promenade Kilbirnie et de l'avenue Alex Polowin (rues existantes qui seront prolongées jusqu'à la zone du PCC).

Les liaisons en milieu de quadrilatère représentées dans le Plan des infrastructures piétonnières seraient aménagées pour les usagers du transport actif, ce qui permettrait de faciliter les déplacements dans toute la collectivité.

Les trottoirs et les liaisons en milieu de quadrilatère représentés dans le Plan des infrastructures piétonnières sont des points de localisation potentiels; le nombre et la localisation définitifs des trottoirs et des liaisons en milieu de quadrilatère seront confirmés à l'étape du Plan de lotissement.

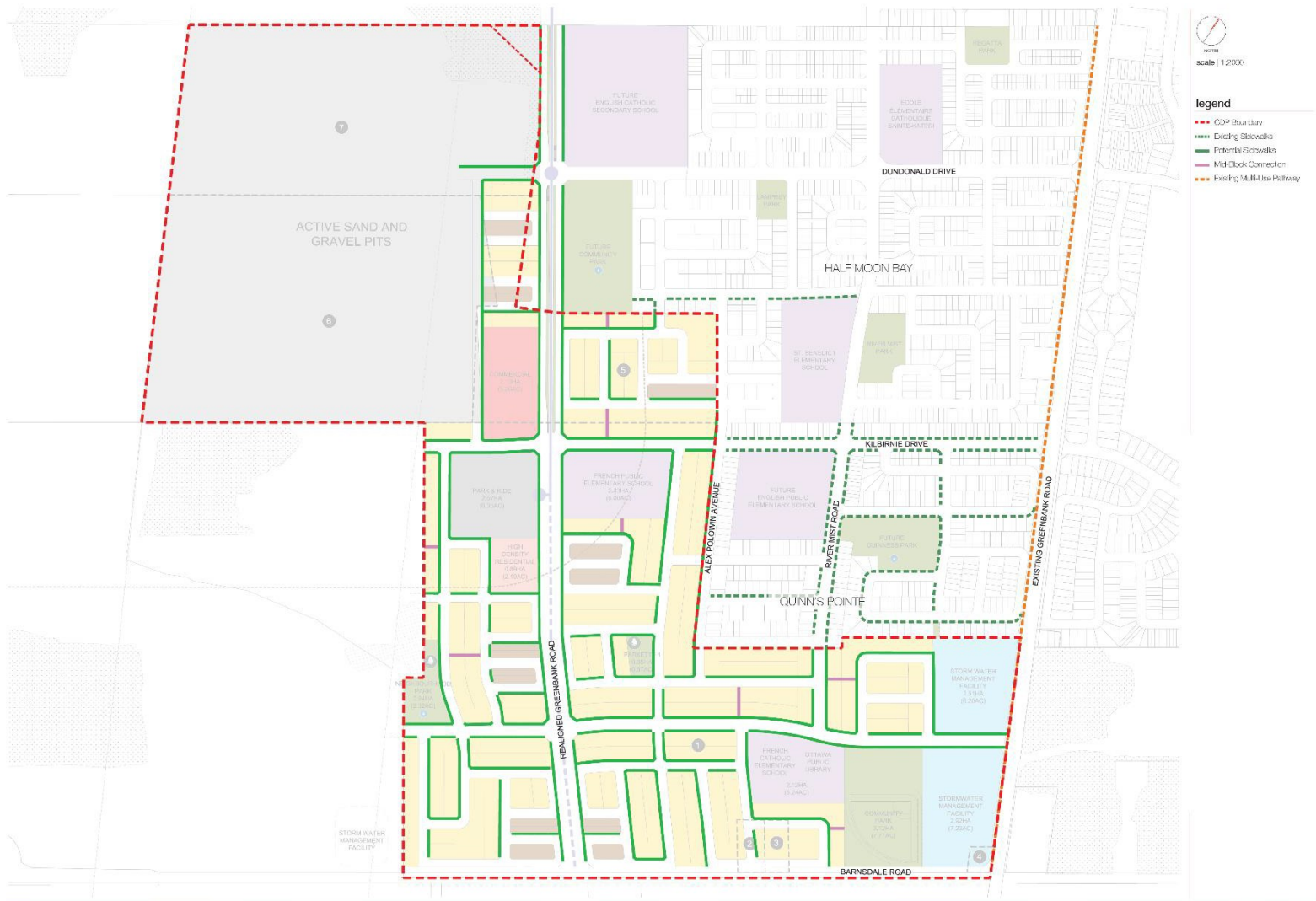


Figure 13 : Plan des infrastructures piétonnières

## 5.5 Plan des infrastructures des transports en commun

On a élaboré le Plan des infrastructures de transport en commun pour illustrer la ligne de transport en commun rapide par autobus (TCRA), les stations de TCRA, les stations de transport en commun potentielles, le parc-o-bus et les circuits de transport en commun locaux potentiels (figure 14). L'« Évaluation environnementale (ÉE) du prolongement du chemin Greenbank retracé et du Transitway sud-ouest » fait état de deux stations de transport en commun dans la zone du PCC, dont une station sur la promenade Dundonald et une autre dans le parc-o-bus de la promenade Kilbirnie, qui sont représentées dans le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville (2013). Bien que l'ÉE n'en fasse pas état, on pourrait éventuellement aménager une station de transport en commun supplémentaire à l'endroit où se trouve la nouvelle route collectrice est-ouest, à l'extrémité sud de la zone du PCC. Cette nouvelle station permettrait d'aménager un circuit de transport en commun local qui se déroulerait au sud du parc-o-bus, à l'est de la nouvelle voie collectrice est-ouest et au nord sur le chemin River Mist en direction du centre-ville de Barrhaven.



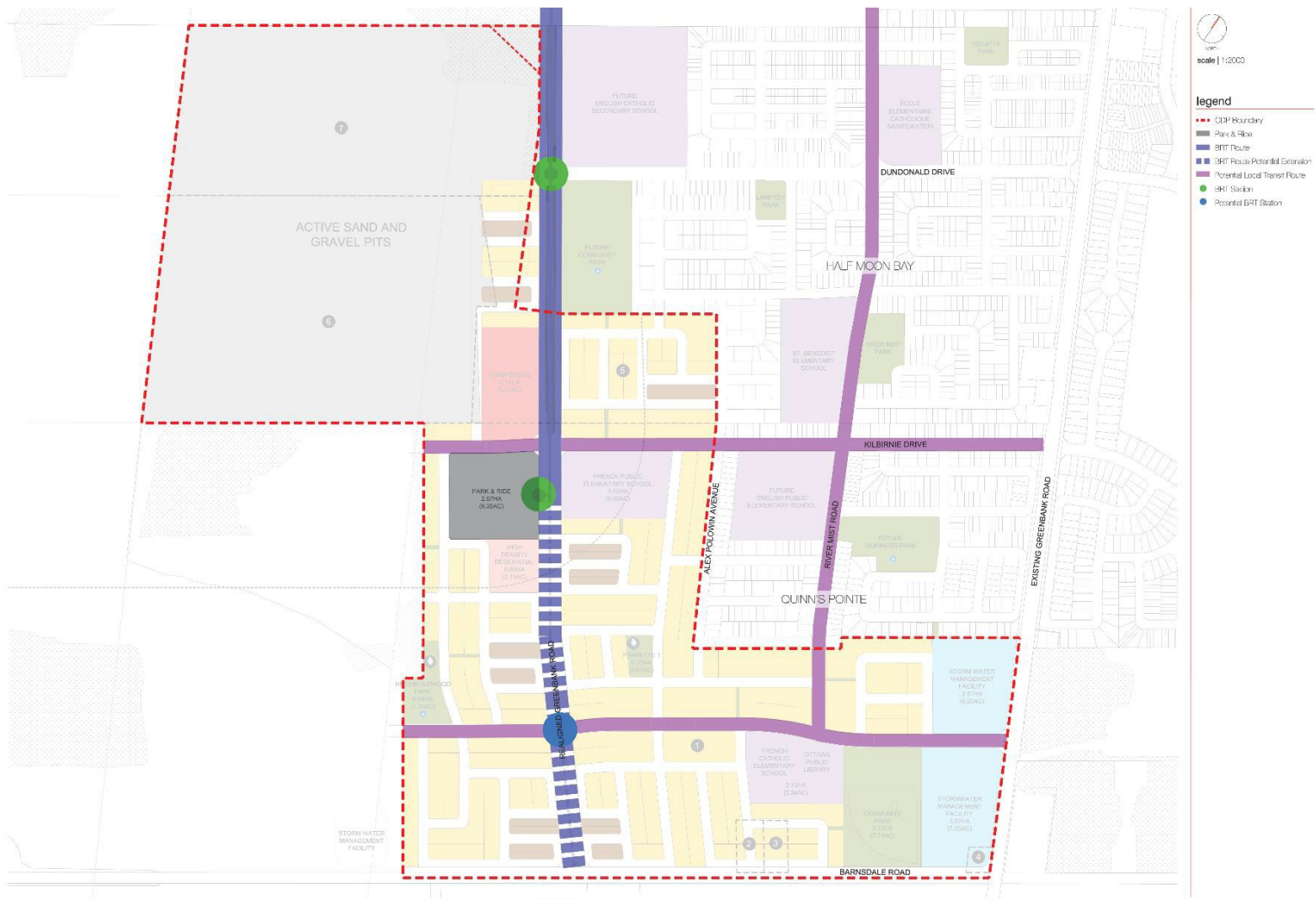


Figure 14 : Plan des infrastructures de transport en commun

## 5.6 Plan des infrastructures cyclables

On a préparé le Plan des infrastructures cyclables (figure 15) pour illustrer les points de localisation des voies cyclables et des circuits cyclables locaux (voies partagées avec la circulation automobile) planifiés. L'aménagement résidentiel existant tout juste au nord-est est doté de circuits cyclables locaux.

La section de ce PCC consacrée aux artères communautaires se rapporte à l'aménagement éventuel de certaines artères selon une nouvelle norme de conception. Si elles sont construites, ces nouvelles routes seraient dotées d'une voie cyclable dénivelée par rapport au niveau du sol, afin de protéger les cyclistes contre les véhicules automobiles.

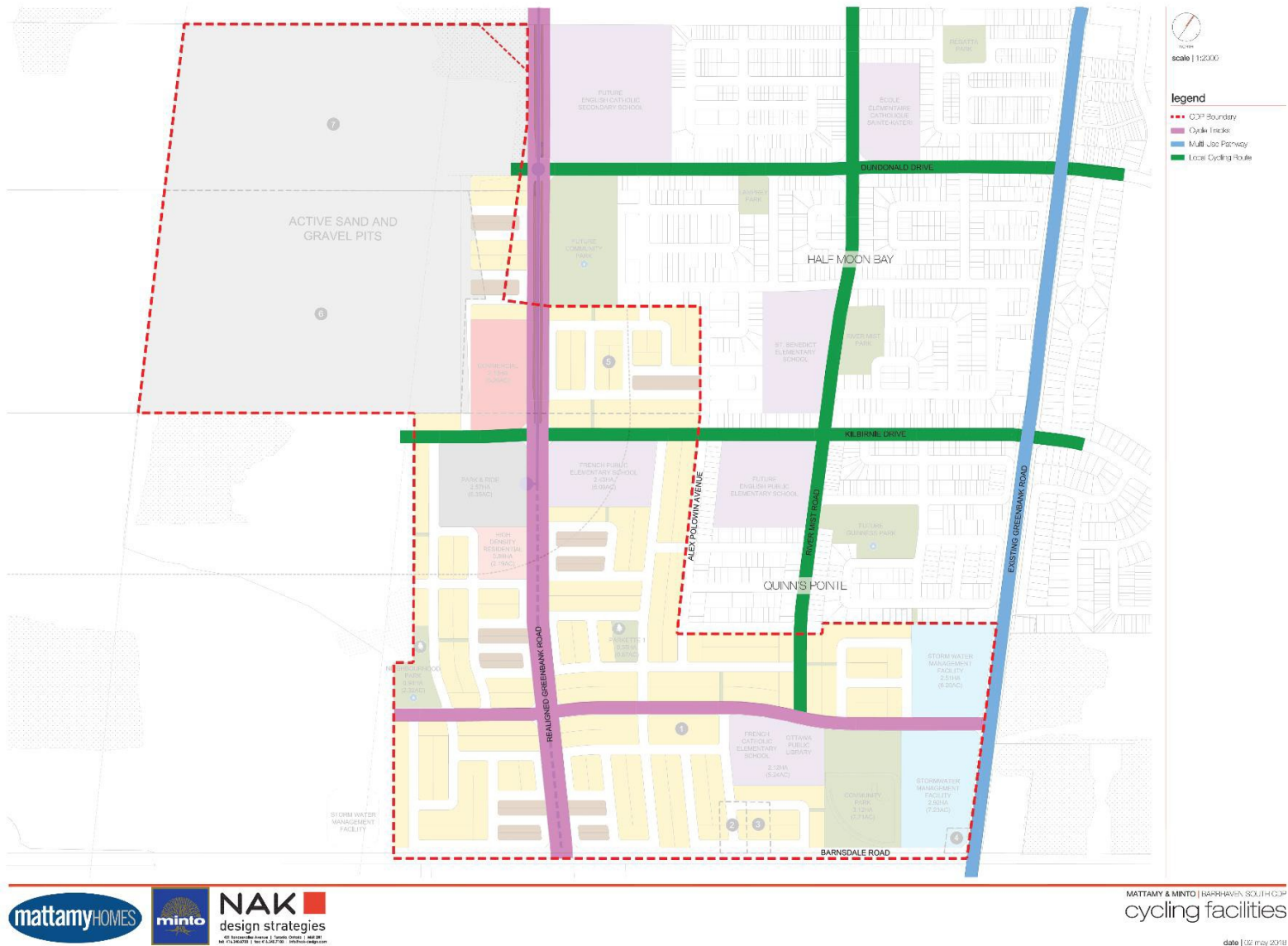


Figure 15 : Plan des infrastructures cyclables

## 5.7 Plan d'étalement des phases

La figure 16 représente le Plan d'étalement des phases prévu pour la zone du PCC. Pendant la phase 1, les secteurs est et nord du PCC seraient aménagés lorsque les routes et les services seront prolongés à partir des quartiers existants de Quinn's Pointe et d'Half Moon Bay vers le nord-est. La deuxième phase des travaux d'aménagement devrait se dérouler dans la zone située entre le chemin Greenbank existant et le chemin Greenbank retracé, en se prolongeant à partir de la nouvelle route collectrice est-ouest, au sud en direction du chemin Barnsdale. La dernière phase des travaux d'aménagement se déroulerait dans le secteur situé du côté ouest du chemin Greenbank retracé.

Dans le cadre de la Modification du Plan officiel (MPO) associée au PCC, les puits existants d'extraction du sable et du gravier seront amenés dans le secteur urbain. Les terrains continueront de porter la désignation de « zone de ressources en sable et en gravier », mais porteront aussi la désignation « collectivité en développement (secteur d'expansion) ». Dans le Plan officiel, une politique propre au site permettra d'intégrer, à une date ultérieure, lorsque les permis seront réformés, les terrains des puits d'extraction de sable et de gravier dans le PCC, l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et l'Étude-cadre des transports (ÉCT) de Barrhaven-Sud. Les puits d'extraction de sable et de gravier seront subordonnés aux mêmes exigences de densité et de variété de logements que le reste de la zone du PCC.

Dans les cas où des restrictions et des clauses d'avertissement liées au bruit et à la poussière sont enregistrées sur les titres de propriété dans la zone d'intérêt entourant les puits d'extraction d'agrégats, ces restrictions et clauses pourront être levées lorsque les permis d'extraction applicables seront remis.

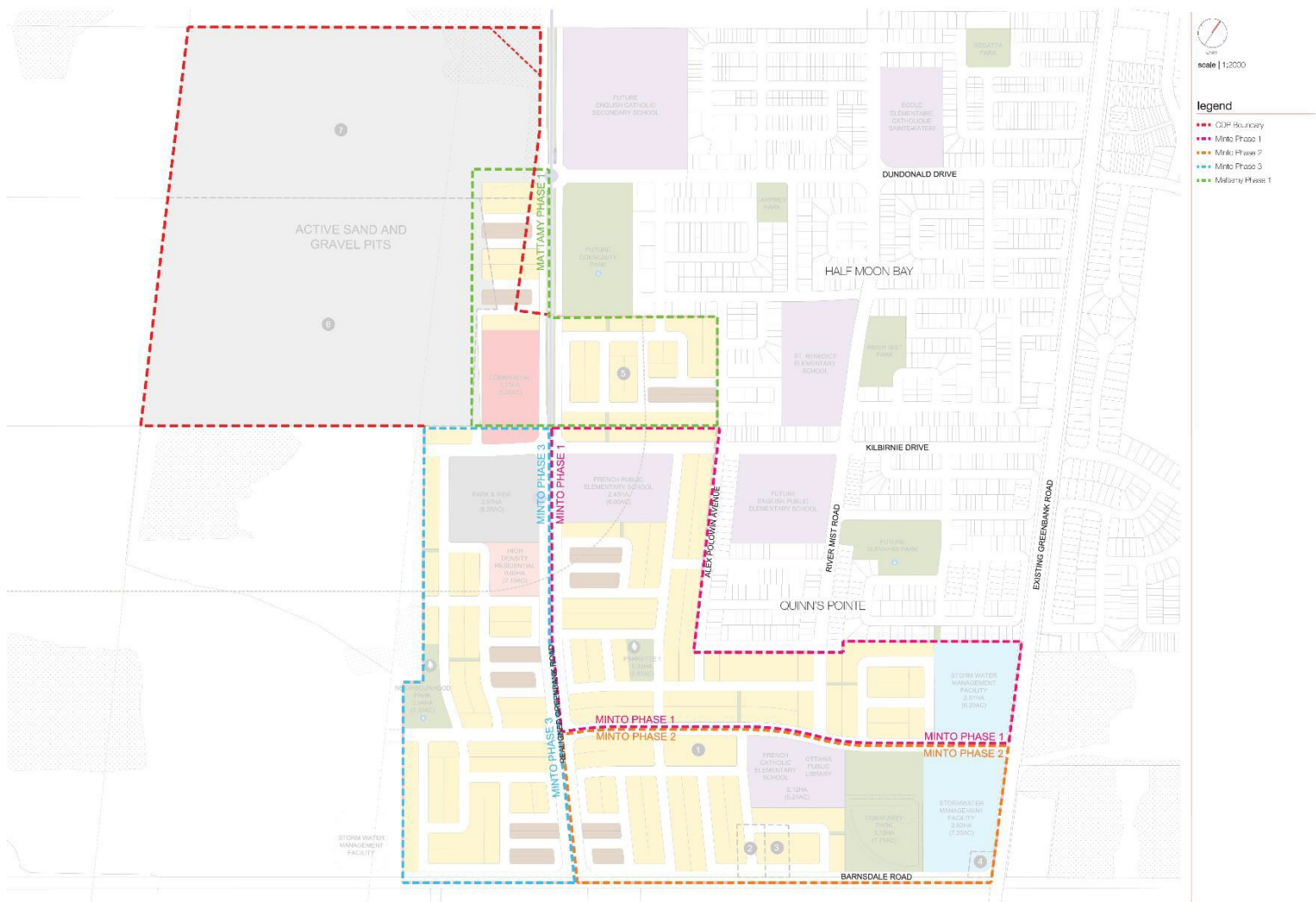


Figure 16 : Plan d'étalement des phases

## 6 Études et plans majeurs supplémentaires

### 6.1 Plan de gestion de l'environnement

L'objectif du Plan de gestion de l'environnement (PGE) consiste à recenser les conditions naturelles existantes de la zone du PCC et à mettre au point des recommandations pour atténuer toutes les incidences environnementales associées au plan proposé pour le PCC. Les résultats de l'analyse des conditions existantes et de l'évaluation des incidences postérieures aux travaux d'aménagement ont permis d'établir la stratégie recommandée pour la gestion de l'environnement dans le PGE.

Le PGE répond aux exigences des phases 1 et 2 et, dans les cas nécessaires, des phases 3 et 4 du processus de l'Évaluation environnementale (ÉE) intégrée et de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Les projets indiqués pour étayer les études du PGE sont également assujettis au processus de l'ÉE de portée générale.

### 6.2 Étude-cadre de la viabilisation

L'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) prévoit la conception fonctionnelle, au niveau de la planification, pour la viabilisation de la zone du PCC et s'est déroulée conformément au processus de l'ÉE municipale de portée générale. L'ÉCV prévoit la conception de la viabilisation interne pour faciliter les travaux de conception détaillés projetés à l'étape de l'approbation des normes d'aménagement. On a évalué l'expansion et la modernisation du réseau des infrastructures municipales pour constater qu'il s'agissait de la meilleure solution de rechange pour viabiliser les terrains et atteindre les objectifs de l'utilisation du sol, tout en atténuant le plus possible les incidences négatives sur l'environnement social et naturel. L'ÉCV répond aux exigences des phases 1 et 2 de l'ÉE intégrée et du processus de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Les projets indiqués pour étayer les études de l'ÉCV sont également subordonnés au processus de l'ÉE de portée générale.

### 6.3 Étude-cadre des transports

L'Étude-cadre des transports (ÉCT) permet d'analyser les besoins en infrastructures de transport à long terme projetées de la nouvelle collectivité, dont le réseau des routes collectrices, les points d'accès, les aménagements pour les liaisons piétonnières et cyclables, les infrastructures de transport en commun et les sections transversales des routes, ainsi que l'intégration du Plan directeur des transports (PDT) (2013) pour l'ensemble du territoire de la Ville.

L'ÉCT définit le plan de transport de la collectivité de concert avec les besoins déjà établis dans le PDT de la Ville d'Ottawa. L'ÉCT sert aussi de document d'ÉE pour les infrastructures proposées de transport en commun et de transport en général et

répond aux exigences des phases 1 et 2 du processus de l'ÉE intégrée et de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

## 7 Politiques et lignes directrices sur la conception communautaire

Les politiques et les lignes directrices de conception ci-après constituent un cadre pour l'ensemble de l'identité et de la structure de la zone du PCC, ainsi que pour les caractéristiques des nouveaux immeubles, paysages de rue et parcs dans la collectivité. L'objectif consiste à assurer une norme de conception qui sera toujours de grande qualité pour l'ensemble de la collectivité. Ces politiques et lignes directrices permettront de s'assurer, de concert avec les politiques du Plan officiel et d'autres documents approuvés par le Conseil municipal, par exemple les « Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers » (2007) et l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » (BBMI), que l'on pourra faire, de l'aménagement final du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) une collectivité attrayante, viable et saine, constituée d'éléments structurants bien conçus. Les rues et les quadrilatères constituent les principaux éléments structurants du SEUBS.

Les rues et les quadrilatères du Plan d'utilisation du sol et du Plan de démonstration seront aménagés selon le principe d'un modèle de tracé en quadrillage décalé parfaitement connecté. Ce modèle assure la perméabilité optimale dans le cadre du service de transport en commun et des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, pendant que l'on modère aux vitesses voulues le déplacement des voitures pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.

La superficie des quadrilatères créés par le réseau de rues et les îlots de sentiers sont aménagés pour s'étendre idéalement sur une superficie de 180 sur 60 mètres et s'étendre sur environ un hectare. Cette superficie de quadrilatère assure la sécurité, le confort et le caractère pratique des déplacements et des cyclistes de tous les groupes d'âge. On évite les longues rues pour décourager l'accélération et réduire la vitesse des voitures.

Dans les paragraphes suivants, nous définissons l'orientation précise de l'aménagement des paysages de rue et des quadrilatères du SEUBS, en faisant état des politiques et des lignes directrices à respecter. La différence entre les politiques et les lignes directrices se rapporte à deux questions : la spécificité et la question de savoir si l'orientation stratégique est obligatoire.

Les politiques sont spécifiques et doivent être considérées comme obligatoires dans la conception du lotissement projeté. Les lignes directrices sont moins spécifiques, et même si tout doit être mis en œuvre pour les respecter, il est entendu qu'on ne peut pas le faire dans tous les cas dans le cadre de la conception du lotissement projeté. Or, dans tous les cas où une politique ou une ligne directrice ne peut pas être respectée, on doit mettre au point des solutions de rechange relativement et conformément aux buts



et aux objectifs du présent PCC. Enfin, nous avons numéroté les listes de politiques et de procédures, pour pouvoir en faire état dans les demandes éventuelles; la numérotation ne laisse pas entendre qu'il y a un ordre d'importance des politiques ou des lignes directrices les unes par rapport aux autres.

## **7.1 Politiques et lignes directrices sur le paysage de rue**

Le paysage de rue du nouveau secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) continuera d'évoquer celui des collectivités existantes de Barrhaven-Sud, par exemple Quinn's Pointe et Half Moon Bay. On pourra ainsi étayer l'identité générale de la collectivité de Barrhaven-Sud.

Comme le secteur existant de Barrhaven-Sud, les contours de la collectivité le long du chemin Barnsdale, du chemin Greenbank existant et du chemin Greenbank retracé et des routes collectrices seront conçus pour renforcer l'ensemble du caractère et de l'identité de la collectivité pour en faire un quartier résidentiel accueillant et très viable. Au niveau du paysage de rue, cette identité sera déclinée grâce à la conception appropriée des contours des collectivités, par exemple les rues-tampons, les infrastructures de gestion des eaux pluviales, les arbres des boulevards, les écoles, les parcs et les aménagements commerciaux à petite échelle.

La qualité du drainage des sols, qui permettra mieux de planter des arbres de rue, est une caractéristique particulière du SEUBS. En plus de leurs bienfaits environnementaux, les arbres de rue font rejaillir différents bienfaits sur la santé des résidents, notamment des environnements plus confortables pour l'activité physique, des lieux publics et un domaine public plus rassembleurs et de meilleurs résultats pour la santé mentale. Compte tenu des conditions favorables des sols du SEUBS, les grands arbres de rue pourraient constituer une caractéristique exceptionnelle de l'identité du quartier. Il en sera question à l'étape du Plan de lotissement, lorsqu'on préparera les plans des paysages de rue.

Voici les politiques et les lignes directrices qui s'appliqueront dans l'aménagement des paysages de rue.

### **7.1.1 Politiques sur les paysages de rue**

1. Le long des artères, l'accès à partir des routes locales sera limité, sauf dans un tracé en quadrillage décalé, qui ne permet pas un accès directionnel complet.
2. Les artères seront bordées de grands arbres.
3. Les immeubles résidentiels ou commerciaux de grande densité qui donnent directement sur une artère seront décalés sur une distance appropriée à partir

de l'emprise publique pour maintenir l'uniformité du paysage de rue et pour assurer la sécurité des usagers et des automobilistes.

4. Le long des routes collectrices et des rues locales, les habitations donneront sur la rue.
5. Les immeubles adossés aux lisières de la collectivité, par exemple les artères, devraient être conçus pour bien délimiter et pour renforcer l'image de la collectivité. Il faudrait aussi prévoir pourtour paysagé.
6. La conception des routes collectrices sera conforme aux « Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers – routes collectrices urbaines » (2008) de la Ville d'Ottawa et aux mises à jour qui y seront apportées.
7. L'aménagement de la zone du PCC constituera un cadre de rues complètes.
8. On découragera, sur les routes collectrices, les clôtures acoustiques (murs antibruit).
9. Les rues-tampons ne seront pas autorisées le long des routes collectrices.

## 7.1.2 Lignes directrices pour les paysages de rue

Les lignes directrices suivantes s'appliqueront à la conception des rues du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS).



### Lignes directrices pour toutes les rues

1. Les services souterrains et les services publics situés dans les emprises peuvent être mis au point pendant la conception détaillée du lotissement. L'objectif consiste à s'assurer que ces services soient le plus invisibles possible dans la collectivité.
2. Les rues doivent être dotées d'avancées de trottoir pour mieux définir les points de traverse, rétrécir la distance de traverse et assurer la visibilité entre les voitures stationnées. La signalisation visant à attirer l'attention des automobilistes sur l'emplacement des traverses de sentier permet aussi de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité. Ces mesures seront réalisées dès le début des travaux d'aménagement.
3. Les arrêts d'autobus et les infrastructures associées (dont les aires d'attente bétonnées, les abris et les bancs publics) devraient être aménagés aux endroits désignés et déterminés par OC Transpo dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement ou dans les cas nécessaires.

4. Il faudrait regrouper les boîtes aux lettres communautaires, les distributeurs à journaux et abribus, les bancs publics, les poubelles et les boîtes aux lettres, et favoriser l'accès des piétons et des cyclistes à ces installations et y donner la priorité.
5. La localisation des arbres, du mobilier urbain, de l'équipement de télécommunications, des services publics et des lampadaires, ainsi que des places de stationnement sur rue, sera coordonnée; il s'agira d'une condition de l'approbation du lotissement.

### **Lignes directrices sur les artères**

1. Il faut éviter d'installer des clôtures acoustiques (murs antibruit) le long des artères, sauf dans les cas où il n'y a pas d'autre option pour la conception.
2. Il faut envisager de faire appel à une conception transversale plus urbaine comme moyen de modérer la vitesse des voitures et d'éviter qu'il soit nécessaire d'aménager des murs antibruit.

### **Lignes directrices sur les routes collectrices**

1. Les routes collectrices servant de voies de transport en commun doivent être aménagées dans une emprise de 24,0 m.
2. Les emprises des nouvelles routes collectrices doivent comprendre une surface routière asphaltée avec une voie de circulation dans chaque sens, ainsi qu'un boulevard et un trottoir de part et d'autre de la route. Dans les cas viables, une voie de stationnement protégée par des avancées de trottoir et des rétrécissements aux intersections doit être aménagée.
3. Les routes collectrices comprennent généralement des trottoirs ou des sentiers polyvalents et des pistes cyclables (sauf si elles ne sont pas nécessaires pour la connectivité des cyclistes ou des piétons) afin d'encourager le recours aux modes de transport actif pour les déplacements utilitaires, par exemple pour faire des emplettes, aller à l'école et rendre visite à des voisins. On peut consentir des exceptions dans les cas où ces infrastructures ne sont pas pratiques.
4. Dans les routes collectrices consacrées au service de transport en commun, le stationnement sur rue ne peut être autorisé que d'un côté de la route collectrice; on peut faire alterner l'autorisation de stationnement des deux côtés de la rue afin de modérer la circulation.
5. Dans les cas où des sentiers polyvalents croisent les routes collectrices on aménage des mesures de modération de la circulation, par exemple des traverses piétonnières standard, le cas échéant, pour assurer la sécurité et le

confort des piétons qui traversent les routes. On ne doit pas installer de dos-d'âne sur les routes collectrices afin de préserver l'efficacité des opérations de transport en commun.

6. Les routes collectrices doivent généralement être conçues en fonction d'une vitesse de circulation effective de 40 à 50 km/h. Les routes collectrices voisines des sites scolaires doivent généralement être aménagées en fonction d'une vitesse maximum de 30 km/h.
7. On encourage fortement l'aménagement de pistes cyclables dans l'emprise routière; elles doivent être dotées des infrastructures permettant de s'assurer que la voie publique est sécuritaire pour les cyclistes de tous les groupes d'âge.
8. Dans les cas où elles sont très efficaces, il faut prévoir, sur les routes collectrices voisines des sites scolaires, des mesures de modération de la circulation, par exemple des boulevards paysagés, des voies de stationnement, des intersections rétrécies ou des passages piétonniers surélevés.



### **Lignes directrices sur les routes locales**

1. Le modèle de routes locales doit être aménagé dans un quadrillage décalé et parfaitement connecté.

2. Les routes bordées d'un côté (voies de desserte) doivent être aménagées dans une emprise d'au moins 14,0 m.
3. Il faut d'abord envisager d'aménager des points de traverse sécuritaires pour les piétons.
4. On peut aménager les rues locales dans une emprise de 18,0 m; ces rues doivent prévoir une surface routière asphaltée avec une voie de circulation dans chaque sens, un boulevard des deux côtés de la rue, et un trottoir d'un côté ou des deux côtés de certaines rues locales, conformément au Plan directeur des transports (PDT) et au Plan directeur piétonnier, et prévoir de planter des arbres de rue. Il se peut qu'on doive prévoir une emprise routière plus vaste selon l'état des sols de la localité.
5. Il faut planter une rangée d'arbres de chaque côté de la rue, en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville d'Ottawa).
6. Il faut prévoir des trottoirs le long de certaines rues locales assurant la liaison avec les zones résidentielles et d'autres aménagements fonciers.
7. Les rues locales doivent être aménagées en fonction d'une vitesse de circulation effective de 30 km/h ou moins.

### **Lignes directrices sur les arbres de rue et sur la conception des boulevards**

Outre leurs avantages environnementaux, les arbres de rue apportent toutes sortes d'avantages pour la santé des résidents, soit des environnements plus confortables pour l'activité physique, les zones publiques et un domaine public plus rassembleurs, ainsi que l'amélioration des résultats pour la santé mentale.

1. Il faut prévoir des arbres et d'autres végétaux, de l'éclairage, une signalisation, des installations de transport en commun et du mobilier urbain.
2. Il faut coordonner l'emplacement des arbres, du mobilier urbain, de l'équipement de télécommunications, des poteaux d'électricité et des lampadaires, des installations de transport en commun et des panneaux indicateurs.
3. Il faut planter une rangée d'arbres de chaque côté de la rue, en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville d'Ottawa).
4. Il faudrait intégrer, dans les carrefours giratoires, les caractéristiques paysagères et les végétaux, conformément aux normes de la Ville d'Ottawa, qui devrait être appelée à y consacrer un entretien minimal.
5. Le nombre, le type et l'emplacement des arbres de rue à planter dans les emprises de la voie publique doivent être conformes aux normes de la Ville et,

dans les cas nécessaires, tenir compte des contraintes que comporte l'état des sols sous-jacents.

6. Il faut planifier et coordonner, avec les sociétés de services publics, la plantation des arbres et l'installation des poteaux d'électricité longeant la voie publique.
7. Dans les cas où l'état des sols le permet, on encourage les promoteurs à planter uniformément des arbres en bordure des rues afin de doter, entre autres avantages, les quartiers d'une certaine personnalité; les arbres doivent être plantés en bordure des rues aux frais des promoteurs.
8. On encourage les occasions de planter des arbres et de faire des travaux de paysagement, par exemple le long des clôtures antibruit, des rues-tampons, des rigoles de drainage biologique ou des autres lots de terrain restants.

### **7.13 Politiques sur les parc-o-bus**

1. Le parc-o-bus doit être conçu pour favoriser la sécurité et le caractère pratique de l'accès grâce à différents modes de transport, dont la marche, le vélo, les autobus et les voitures particulières.
2. Le parc-o-bus doit être conçu pour assurer la sécurité et l'efficacité des déplacements internes des piétons, des cyclistes, des autobus et des voitures particulières, en plus de respecter les principes de la Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM).
3. Le parc-o-bus doit comprendre des infrastructures pour le rangement des bicyclettes ou des supports à bicyclettes, ou ces deux types d'installations à la fois.
4. Un quadrilatère résidentiel de grande densité est planifié non loin du parc-o-bus. Des liaisons piétonnières sécuritaires et efficaces doivent être prévues en tenant compte de ces deux vocations.

## **7.2 Politiques et lignes directrices pour les parcs et les espaces verts**

Le réseau des parcs et des espaces verts du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) est constitué de plusieurs éléments, dont des parcs publics, des réservoirs pour la gestion des eaux pluviales et des sentiers. L'aménagement de tous les parcs doit s'inspirer du Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS), et la gestion des eaux pluviales sera assurée d'après l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV).

Les calculs pour l'affectation des parcs dans la zone du PCC ne doivent pas tenir compte des terrains des puits d'extraction d'agrégats, qui seront soumis à des exigences distinctes dans l'affectation des parcs dans le cadre du processus d'établissement du Plan de lotissement. Dans tous les cas, l'acquisition des terrains

destinés à l'aménagement de parcs se fondera sur le *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* (2009-95) de la Ville d'Ottawa.



Le Plan d'utilisation du sol intègre, dans la mesure du possible, les éléments naturels existants des espaces verts. Les sentiers piétonniers et les infrastructures cyclables sont les connecteurs qui relient des quartiers résidentiels, les écoles, les parcs et les transports en commun et qui assurent la liaison avec les sentiers établis dans le Plan officiel (PO) et dans le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa. Les infrastructures des parcs sont généralement réparties pour qu'il y ait au moins un parc à cinq minutes à pied de chaque habitation dans la zone du PCC.

### **7.2.1 Politiques sur les parcs**

L'objectif de la catégorie des parcs dans la Politique sur l'aménagement du territoire consiste à recenser les parcs qui permettent de se consacrer à différentes activités récréatives, soit aussi bien les espaces actifs comme les terrains de sport et les zones de jeux organisées que les zones de loisirs plus passifs, dont les pistes, les sentiers et les zones d'assise.

Les parcs et les sentiers publics, les centres communautaires, les toilettes et les vestiaires, les infrastructures de stationnement et les aménagements commerciaux qui soutiennent la fonction première des parcs sont autant d'utilisations permises dans la catégorie des parcs.

Le parc communautaire proposé le long du chemin Barnsdale dans le PCC se veut un point de mire des activités de divertissement et de loisirs dans la collectivité. Ce parc communautaire doit être conçu pour tous les groupes d'âge et permettre de se consacrer à toutes sortes d'activités récréatives; il s'agit par exemple d'un petit terrain



de baseball, de l'équipement de jeu, de remise en forme ou de compétition, d'un terrain de basketball et d'autres infrastructures déterminées par la Ville d'Ottawa. Les parcs de moindre envergure (le parc de quartier et le mini-parc) constitueront un espace vert commun dans les quartiers résidentiels et les lieux de rassemblement social essentiels pour les résidents de la localité. Les parcs sont stratégiquement localisés dans le Plan d'utilisation du sol et dans le Plan de démonstration pour assurer la liaison avec le Plan des infrastructures piétonnières et avec les secteurs dans lesquels seront aménagées des habitations de plus grande densité.

1. Conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville, le parc communautaire doit s'étendre sur une superficie comprise entre 3,2 et 10 hectares; cette superficie pourra toutefois être réduite avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs.
2. Conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville, la superficie du parc de quartier doit être comprise entre 0,8 hectare et 3,2 hectares; cette superficie pourra toutefois être réduite avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs.
3. Conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville, la superficie du mini-parc doit généralement être comprise entre 0,4 et 0,8 hectare; cette superficie pourra toutefois être réduite avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs.
4. Les trottoirs et les arbres de rue seront aménagés dans l'emprise de toutes les rues jouxtant les parcs. Les trottoirs s'étendront au-delà du parc, dans les deux sens.
5. Les parcs auront une façade d'au moins 50 % sur la rue, ou selon un pourcentage approuvé par la Planification des installations et des parcs.
6. On rétrécira les intersections aux alentours du périmètre de tous les parcs pour permettre d'améliorer la sécurité des piétons qui traversent les rues.



## 7.2.2 Lignes directrices sur les parcs

1. Il faut prévoir des liaisons piétonnières traversant le parc jusqu'aux trottoirs dans les emprises voisines et d'autres points d'accès pour les piétons.
2. Il faut envisager d'aménager des installations comme les terrains de jeux et des terrains de stationnement, sur le site scolaire et pendant la conception des parcs, pour permettre de partager les infrastructures.
3. Il faut explorer et maximiser les occasions d'harmoniser les sentiers des parcs et les points d'accès à l'école (soit les guérites) pour assurer l'accès piétonnier direct.
4. On se penchera sur les occasions d'aménager une voie d'évitement et un terrain de stationnement d'un côté de la rue dans le parc communautaire à l'étape du Plan de lotissement.
5. Les couloirs panoramiques aboutissant dans les parcs devraient être mis en évidence grâce à un traitement paysager.
6. Dans la mesure du possible, les commodités comme les structures d'ombrage et les arbres devraient être intégrés dans la conception des parcs.

7. L'étude des possibilités permettant de mieux intégrer les écoles, les parcs et les autres infrastructures de la Ville est une priorité de l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligente » (BBMI). Le Plan d'utilisation du sol est conçu pour répondre à ces priorités, grâce à la co-implantation d'une école élémentaire et d'un parc communautaire. La co-implantation de ces infrastructures fera l'objet d'un examen approfondi avec le conseil scolaire compétent dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement.

### **7.23 Politiques sur la gestion des eaux pluviales**

1. Dans les cas où un bassin d'eaux pluviales donne sur une rue, l'infrastructure doit être conçue, le long du bord de la rue, en prévoyant un traitement paysagé compatible avec le paysagement de la rue.
2. Les infrastructures de gestion des eaux pluviales seront localisées dans l'aide de l'étude du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS), à l'exception du bassin sec proposé immédiatement à l'ouest de la zone du PCC, dans le secteur rural.

### **7.24 Lignes directrices sur la gestion des eaux pluviales**

1. La conception des bassins d'eaux pluviales sera généralement naturalisée (pentes et contours).
2. Les lisières des zones de gestion des eaux pluviales pourraient être minéralisées dans le cadre d'un plan du domaine public qui intègre des bassins d'eaux pluviales comme plans d'eau dans un espace public.
3. Les bassins d'eaux pluviales seront conçus avec des matières végétales indigènes, dans la mesure du possible.
4. Les sentiers polyvalents doivent être aménagés dans les alentours des réservoirs de gestion des eaux pluviales et être intégrés, dans la mesure du possible, dans le réseau de sentiers de la collectivité, ce qui peut donner lieu à une coordination des sentiers dans les parcs municipaux.
5. Les promenades piétonnières des alentours des réservoirs et des couloirs doivent être doublées comme rues d'accès dans les cas nécessaires.

### **7.25 Politiques pour les liaisons et les sentiers**

1. Les liaisons de sentiers seront aménagées en milieu de quadrilatère le long des longues rues résidentielles pour favoriser l'accès piétonnier aux écoles, aux parcs et aux infrastructures de transport en commun.
2. Les voies cyclables doivent être autorisées dans l'emprise des rues.

## 7.26 Lignes directrices pour les liaisons et les sentiers

1. Dans la mesure du possible, les sentiers piétonniers doivent être aménagés à partir des quartiers résidentiels jusqu'aux vocations adjacentes comme les commerces et les institutions, les installations de transport en commun rapide par autobus (TCRA) médianes et le parc-o-bus.
2. Les commodités comme les bancs publics, l'éclairage, les panneaux indicateurs et les poubelles et bacs à recyclage doivent être aménagées le long des sentiers.
3. Il faut concevoir les sentiers pour réduire les incidences négatives sur les espaces ouverts et sur les caractéristiques et les habitats naturels.
4. Il faut tenir compte de la Prévention du crime grâce à la conception environnementale (PCCE) dans la conception des sentiers et de leurs liaisons.
5. Tous les sentiers et toutes les infrastructures cyclables doivent être clairement signalisés et indiqués et toutes les traverses de rue doivent être balisées.
6. Dans la mesure du possible, il faut prévoir des liaisons entre les quartiers résidentiels.
7. Dans les cas pratiques, il faut aménager certains sentiers pour tenir compte de leur utilisation toute l'année.



### **7.3 Politiques et lignes directrices pour la conception des sites et la forme bâtie**

Les objectifs de ce PCC prévoient un certain nombre de considérations essentielles relatives à la conception et à la forme bâtie. Le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud vise à s'harmoniser avec les quartiers existants au nord et à l'est pour permettre de constituer un district cohérent dans la collectivité de Barrhaven. Dans le même temps, des objectifs consistent à aménager des quartiers dotés de centres, de lisières et de places publiques reconnaissables. On vise aussi à aménager un domaine public de grande qualité, ce qui permettra de mettre en valeur la qualité de vie, l'esthétique et le sentiment d'appartenance au lieu. Enfin, on a la volonté de s'assurer que le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) prévoit un ensemble de types de logements et de densités pour s'adapter aux différents groupes d'âge et aux divers niveaux de revenus.

Dans l'atelier qui a eu lieu, les participants ont fait savoir qu'ils concevaient cette nouvelle collectivité comme une communauté essentiellement résidentielle, qui offre

différentes possibilités de logements, en misant clairement sur le chemin Greenbank retracé et sur les écoles. Dans les sous-sections suivantes, nous faisons état d'autres politiques et lignes directrices pour s'assurer que les travaux d'aménagement projetés favoriseront le meilleur niveau de qualité de vie et le meilleur sentiment d'appartenance au lieu dans cette collectivité de banlieue. Le Plan d'utilisation du sol définit l'orientation du *Règlement de zonage* en ce qui concerne la localisation des différents types d'aménagements.

### **73.1 Politiques pour l'ensemble de la conception et de la construction du site résidentiel**

1. Il faudra prévoir différentes densités et divers modèles de logements afin d'améliorer le paysage de rue.
2. Les entrées avant doivent donner sur la rue et être visibles depuis la rue.
3. Il faut éviter les garages en saillie.
4. Les établissements de service et de commerces de détail à petite échelle seront autorisés sur les lots de coin dans les routes collectrices. Pour autoriser ces aménagements dans les sites stratégiques, on pourra envisager l'utilisation du suffixe « -c » dans le processus de modification du *Règlement de zonage* pour la zone du PCC. On ne doit pas aménager de places de stationnement supplémentaires sur ces sites.

### **73.2 Lignes directrices pour la conception et la construction du site résidentiel**

1. Les habitations doivent être aménagées non loin de la rue, pour renforcer la bordure de rue.
2. Les habitations situées dans les rues-tampons doivent donner sur la rue et reprendre un style et des détails d'architecture de grande qualité.
3. Les habitations qui donnent sur un parc ou une école ou qui les côtoient doivent reprendre un style d'intérêt architectural de grande qualité.
4. Les entrées de voiture doivent être conçues pour éviter les conflits avec les entrées de voiture des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux.
5. Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement utilitaires doivent être installés à l'écart des panoramas publics, et on décourage leur installation dans les cours avant ou dans les cours latérales.

6. Dans les cas où il faut aménager des services publics dans les cours avant ou latérales, on doit les installer dans une zone discrète ou à l'abri du regard en faisant appel au paysagement ou à d'autres mécanismes-écrans.



### **733 Lignes directrices pour la conception et la construction de sites résidentiels de faible et de moyenne densités**

1. Pour éviter les impacts des rues droites et longues, on encouragera de légères variations dans l'implantation des habitations dans le paysage de rue.
2. Les élévations arrière et latérales des lots de coin doivent cadrer avec la qualité et le détail des élévations avant.
3. Les entrées de voiture doivent être jumelées, dans toute la mesure du possible, afin de maximiser la capacité de stationnement sur rue, de prévoir suffisamment de place pour les arbres dans le boulevard et de permettre d'implanter les arrêts d'autobus le long des rues désignées pour les transports en commun.
4. Il doit y avoir suffisamment de place entre les entrées de voiture pour aménager une place de stationnement complète, dans toute la mesure du possible.

5. Dans la mesure du possible, les habitations dans les rues qui recoupent des routes collectrices sur lesquelles les transports en commun seront assurés doivent être orientées pour donner sur la rue locale afin d'offrir l'occasion d'installer des arrêts de transport en commun dans les routes collectrices.
6. Les habitations situées dans des intersections en coude, en T et dans des culs-de-sac doivent être implantées pour réduire le plus possible l'impact visuel du garage et pour mieux donner l'occasion d'appliquer des traitements paysagers spéciaux. On encourage les éléments architecturaux (comme les porches, les tourelles et les fenêtres en baie) pour susciter un intérêt visuel.
7. En outre, pour les quadrilatères d'habitations en rangée :
  - / on encourage la variété dans l'élévation et la volumétrie de chaque quadrilatère;
  - / il faut prévoir une articulation suffisante pour éviter les vastes superficies non rompues de plans de toiture ou de mur (par exemple, la disposition des logements en gradin ou l'utilisation de fenêtres en baie ou d'autres caractéristiques architecturales);
  - / les logements d'extrémité doivent être conçus avec les mêmes caractéristiques architecturales (comme les tourelles, les fenêtres en baie ou d'autres caractéristiques architecturales convenables) que celles qui sont prévues pour les autres logements du quadrilatère;
  - / les quadrilatères comportant un nombre pair de logements sont encouragés, pour permettre de jumeler les entrées de voiture et d'améliorer le paysage de rue.

### **734 Lignes directrices pour la conception et la construction de sites résidentiels de grande densité**

1. Tous les immeubles d'appartements doivent être aménagés non loin d'une rue publique, avec une façade principale et une entrée donnant sur la rue ou sur un espace public ouvert. Pour les immeubles construits à l'intérieur du site, l'entrée principale doit être orientée vers l'entrée de voitures intérieure et, le cas échéant, vers la zone des commodités.
2. Les zones de stationnement en surface doivent essentiellement, à l'exclusion des entrées de voitures privées, être situées sur le côté ou à l'arrière des immeubles.
3. La conception architecturale de toutes les élévations doit être uniforme.
4. Les zones de stationnement doivent être masquées par le paysagement pour éviter qu'on les voie depuis la rue.



5. Il faut prévoir des places de stationnement pour les visiteurs dans des endroits visibles et pratiques, à proximité des entrées des immeubles.
6. Il faut prévoir des espaces de stationnement pour les vélos des résidents et des visiteurs.
7. Les zones de services doivent être situées à l'arrière des immeubles et être masquées de la vue du public.
8. Dans la mesure du possible, les éléments et les biens d'équipement utilitaires doivent être aménagés à l'écart des panoramas publics, et on décourage de les installer dans les cours avant ou dans les cours latérales dans les lots de coin.
9. Dans les cas où il faut installer des services publics dans les cours avant ou latérales, il faut les aménager dans un endroit discret ou les masquer de la vue du public grâce au paysagement ou à d'autres mécanismes-écrans.
10. Les entrées de voitures intérieures doivent avoir l'aspect d'une rue publique étroite et comprendre des trottoirs sur au moins un côté. Il faut les aménager et les concevoir pour une vitesse maximum de 20 km/h.

### **735 Lignes directrices pour aménager des places de stationnement dans les zones résidentielles**

1. En règle générale, il faut prévoir une proximité entre :
  - / les types d'habitation dont les terrains sont étroits et les types d'habitation dont les terrains sont plus vastes;
  - / les types d'habitation dont les terrains sont étroits et les types d'habitation dotés de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes.
2. Dans la mesure du possible, il faut prévoir une place de stationnement sur rue devant chaque maison selon la largeur du terrain. Voici les solutions de rechange :
  - / les terrains plus larges et moins profonds;
  - / le jumelage des allées sur les terrains étroits afin de prévoir au moins une place de stationnement sur rue par paire d'habitations;
  - / l'utilisation de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes afin de prévoir, sur une plus grande longueur de bordure, des places de stationnement sur rue;
  - / l'utilisation des cours latérales de quadrilatère (soit les côtés étroits des quadrilatères) pour prévoir des places de stationnement sur rue en angle, plutôt que des places de stationnement parallèles;

- / il faut privilégier l'utilisation de voies arrière publiques (de section transversale d'au moins 8,5 mètres) ou de voies privées.
- 3. Dans la mesure du possible, les bornes-fontaines doivent être implantées pour permettre d'aménager une place de stationnement complète entre les entrées de voitures.

### **73.6 Politiques pour la conception et la construction des sites commerciaux**

1. Les entrées donnant accès aux bâtiments commerciaux doivent être clairement définies et visibles depuis la rue.
2. Les espaces du rez-de-chaussée des établissements commerciaux donnant sur la rue doivent être dotés de fenêtres et d'une porte active donnant directement sur la rue.
3. Les bâtiments commerciaux doivent être aménagés sur le bord de la rue.
4. Les entrées de voitures intérieures pour les propriétés commerciales doivent avoir l'aspect de rues publiques étroites et comprendre les trottoirs sur au moins un côté. Elles doivent être conçues et signalisées pour une limite de vitesse maximum de 20 km/h.

### **73.7 Lignes directrices pour la conception et la construction des sites commerciaux**

1. On encourage fortement et on privilégie l'aménagement d'une façade de rue continue. L'accès piétonnier et automobile et la circulation dans les différents sites doivent être assurés grâce à des voies sécuritaires et bien définies.
2. Il faut prévoir, dans toute la mesure du possible, la protection permanente des piétons contre les intempéries le long des façades des établissements de détail et des autres bâtiments appropriés.
3. L'échelle des bâtiments à vocation mixte doit correspondre aux aménagements voisins et être compatible avec ces aménagements.
4. Les zones de stationnement en surface doivent être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
5. Les entrées de voitures doivent être conçues pour éviter les conflits avec les entrées de voitures des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux.
6. Les zones de stationnement en surface doivent être bien éclairées pour assurer la sécurité publique.
7. Le stationnement des vélos doit être prévu dans des endroits pratiques et visibles.
8. L'éclairage des bâtiments commerciaux et des zones de stationnement doit être orienté dans le sens contraire des propriétés voisines.

9. Dans les cas où une section de la zone de stationnement est située à côté de la rue, le bord de la rue du site commercial doit être aménagé avec un traitement paysager pour assurer un écran visuel permettant de masquer la zone de stationnement depuis la rue.
10. Les installations de chargement et de collecte des ordures et les autres fonctions de service doivent être à l'écart de la rue et être masquées de façon que le public ne puisse pas les voir. On encourage l'aménagement de ces installations à l'intérieur ou à l'arrière des bâtiments.
11. On encourage la plantation des arbres et le paysagement des sites commerciaux, y compris dans les zones de stationnement.

### **738 Politiques pour les sites scolaires**

Le secteur de Barrhaven-Sud sera doté d'une multitude d'écoles à la fin du projet d'aménagement. Ces écoles deviendront, comme d'autres bâtiments publics, un point de mire pour l'activité de la collectivité et du quartier. Les politiques et les lignes directrices pour les écoles dans le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) permettront de s'assurer que les écoles deviendront un volet important de la viabilité et de l'attractivité de la collectivité.

1. Les entrées principales des bâtiments scolaires doivent être aménagées pour donner sur la voie publique.
2. Pour encourager le transport actif, des liaisons piétonnières et cyclables seront aménagées à partir des trottoirs, des zones de stationnement et des zones d'embarquement des autobus menant aux bâtiments scolaires. Les mesures de sécurité pourront consister à rétrécir les intersections et les avancées de trottoir, à installer au plus tard quand les écoles seront construites.
3. Le coaménagement ou la liaison des écoles et des autres infrastructures communautaires comme les bibliothèques et les parcs sont recommandés.
4. Les zones d'arrêt des autobus doivent être aménagées sur l'emprise routière de la Ville. Elles doivent être dotées de panneaux indicateurs pour faire savoir qu'elles sont réservées à l'usage exclusif des autobus scolaires pour les périodes désignées de l'avant-midi et de l'après-midi; elles peuvent toutefois être signalisées pour permettre au public d'y stationner à d'autres moments. La façade principale doit être assez longue pour permettre d'aménager des zones d'arrêt des autobus dans l'emprise.
5. Des arbres et d'autres fonctions paysagères doivent être prévus sur les sites scolaires pour la santé et la commodité du public.

6. Les largeurs des entrées de voitures et les rayons des coins de rue doivent être réduits le plus possible afin de modérer la vitesse des véhicules, tout en permettant d'accueillir les véhicules attendus.
7. il faut prévoir des trottoirs ou des sentiers polyvalents des deux côtés de la voie publique de la façade des écoles dotée de liaisons directes et continues avec des traverses piétonnières contrôlées aux intersections, des traverses scolaires ou dans des endroits appropriés au milieu de quadrilatères.



### 739 Lignes directrices pour les sites scolaires

1. On encourage les bâtiments scolaires à plusieurs étages.
2. Il faut tenir compte du caractère architectural et des matériaux dans les élévations des bâtiments scolaires.
3. Dans la mesure du possible, il faut coaménager les quadrilatères scolaires et les parcs plus vastes et tenir compte des possibilités de partager des commodités comme des terrains de sport et des parcs de stationnement.
4. Dans les cas où l'on démontre que les zones d'arrêt des autobus sur le site constituent la seule option viable, ces zones doivent être assez longues pour pouvoir accueillir tous les autobus à l'heure de sortie, sans nuire aux autres allées de circulation ni à la sortie des écoles. Ces zones d'arrêt sur le site ne peuvent être dotées de retours de bordure et doivent être aménagées pour s'arrêter au trottoir, pour permettre de maintenir le trottoir au niveau existant, puis pour évoluer en pente vers la rue. Il faudra donner la priorité aux piétons dans l'aménagement des zones d'arrêt des autobus.
5. Les grandes zones de stationnement de surface, à l'exclusion des allées privées, doivent essentiellement se trouver sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
6. Il faut prévoir, pour les élèves et les étudiants comme pour le personnel, un nombre suffisant de places de stationnement pour les bicyclettes.
7. Dans la mesure du possible, il faut intégrer les arbres ou les boisés existants dans les zones de plein air.
8. L'éclairage des bâtiments scolaires et des zones de stationnement doit être orienté en direction opposée des propriétés voisines.
9. La signalisation doit être intégrée dans le traitement paysager ou dans l'architecture des bâtiments.
10. Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement des services publics doivent être implantés à l'écart de la vue du public; il ne faut pas encourager à les installer dans les cours avant ou latérales des propriétés de coin.
11. Lorsqu'il faut installer des services publics dans des cours avant ou latérales, il faut le faire dans un endroit discret, à l'écart de la vue du public, grâce au paysagement ou à d'autres mécanismes de masquage.

## 8 Mise en œuvre

Dans la présente section, nous décrivons les processus et les mécanismes qui guideront la mise en œuvre du PCC dans le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) en application des politiques du Plan officiel et du PCC.

Voici les principaux mécanismes :

- / la mise en œuvre de la Modification du Plan officiel (MPO);
- / les plans techniques : Plan de gestion de l'environnement (PGE), Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et Étude-cadre des transports (ÉCT);
- / l'orientation de l'interprétation du PCC;
- / le processus de modification du PCC et des évaluations environnementales (ÉE);
- / la préparation du plan de mise en œuvre financier et de l'entente avec les propriétaires fonciers, qui prévoit des accords de partage des coûts;
- / le calendrier d'échelonnement des travaux d'infrastructure essentiels afin de viabiliser les terrains.

On souhaite que les travaux d'aménagement se déroulent de façon à respecter généralement le PCC SEUBS. À cet égard, il se pourrait qu'on doive apporter de légères modifications au Plan d'utilisation du sol dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement, à la discrétion du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

Le Plan guidera la forme et le caractère du SEUBS. Il guidera aussi les processus de zonage, de lotissement et de contrôle du plan d'implantation, ainsi que les dépenses en immobilisations à engager dans ce secteur. Même si dans les détails, le produit final pourrait être différent des divers plans reproduits dans ce document, on souhaite que les travaux d'aménagement se déroulent selon un cadre conforme aux politiques et aux lignes directrices évoquées dans ce PCC.

### 8.1 Modifications du Plan de conception communautaire

Le PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) et les plans directeurs qui l'accompagnent ont été préparés dans le cadre d'un vaste processus qui a donné lieu à une analyse technique et à une consultation publique. Les travaux d'aménagement doivent se dérouler de manière à respecter les politiques, les plans et les recommandations reproduites dans les documents afin de s'assurer que les politiques de la section 3.11 du Plan officiel et du PCC soient mises en œuvre.

Or, il n'est pas possible de prévoir tous les cas où problèmes qui peuvent surgir pendant les travaux d'aménagement des terrains. C'est pourquoi il faut prévoir un mécanisme qui permettra aux propriétaires fonciers d'apporter les modifications jugées nécessaires.

Dans le processus de modification, on fait la distinction entre les changements mineurs et les changements majeurs. Un changement de conception essentiel nécessiterait l'approbation du Comité d'urbanisme et d'organismes externes, au besoin, et pourrait obliger à modifier l'ÉE. Un changement mineur n'obligerait pas à apporter ces modifications et pourrait être apporté à la discrétion du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, en l'intégrant dans les approbations du Plan de lotissement et du Plan d'implantation.

### **8.1.1 Changements mineurs**

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

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

Les limites précises des quadrilatères des réservoirs de gestion des eaux pluviales représentés dans le coin sud-est du Plan d'utilisation du sol et du Plan de démonstration doivent être déterminées dans le cadre de l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et des analyses détaillées d'ingénierie menées de concert avec les demandes d'aménagement. Toutes les mises au point à apporter à ces quadrilatères seront considérées comme des changements mineurs.

## 8.1.2 Changements majeurs

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

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

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

Dans les cas où le changement proposé vise un terrain qui ne fait pas l'objet d'un plan approuvé ou qui est sur le point de l'être, le plan d'ensemble doit aussi faire état de la conception représentée dans le Plan d'utilisation du sol du quartier avoisinant ou de l'ensemble de la collectivité, le cas échéant.

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



changements que l'on propose d'apporter au Plan de conception communautaire et de prendre connaissance des commentaires.

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

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

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

## **8.2 Puits d'extraction d'agrégats**

Les deux puits d'extraction d'agrégats en exploitation seront intégrés dans le secteur urbain dans le cadre de la Modification du Plan officiel qui permettra de mettre en œuvre le PCC. Toutefois, à la différence de la plus grande partie de la zone du PCC, qui portera la nouvelle désignation de « secteur urbain général », les puits d'agrégats continueront de porter la désignation de « secteur de ressources en sable et en gravier », mais porteront la nouvelle désignation de « collectivité en développement (secteur d'expansion) ».

Dans le Plan officiel, une politique propre au site permettra d'intégrer les terrains des puits d'extraction de sable et de gravier dans le PCC, dans l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV) et dans l'Étude-cadre des transports (ÉCT) de Barrhaven-Sud à une date ultérieure, lorsque les permis seront réformés. Les puits d'extraction de sable et de gravier seront subordonnés aux mêmes exigences de densité et de variété des logements que le reste de la zone du PCC.

Conformément aux politiques du Plan officiel, il faut mener une étude de l'évaluation de l'impact pour les utilisations du sol sensible dans la zone de l'impact potentiel entourant un puits d'extraction d'agrégats. À cet égard, les écoles sont considérées comme des utilisations du sol sensible.

### **8.3 Service de transport en commun**

Le service de transport en commun sera intégré dans la structure communautaire dès le début des travaux d'aménagement, conformément à l'objectif du Plan officiel pour 2031, qui consiste à atteindre une part de 50 %, sur tout le territoire de la Ville, des déplacements effectués grâce à des modes durables, soit les déplacements à pied et à vélo, les transports en commun et les déplacements en voiture.

Pendant les premières phases des travaux d'aménagement, on tâchera d'assurer le service de transport en commun en établissant des ententes de service précoce entre les promoteurs et OC Transpo de la Ville d'Ottawa.

### **8.4 Logements abordables**

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

Le Plan officiel prévoit que 25 % de tous les travaux d'aménagement et de réaménagement de logements doivent être abordables pour les ménages se situant à un niveau égal ou inférieur au trentième percentile de revenu pour la location et à un niveau égal ou inférieur au quarantième percentile de revenu pour la propriété (corrigé chaque année conformément à l'indice d'inflation et à l'indice des prix à la consommation). Par conséquent, dans la zone du Plan de conception communautaire, environ 25 % de l'ensemble des logements doivent appartenir à la tranche d'abordabilité ci-dessus, d'après une évaluation faite au moment de l'approbation du lotissement.

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

- / le report ou l'exemption du paiement des droits et des frais;
- / les autres mesures d'incitation à négocier selon l'importance du niveau d'abordabilité atteint.

Dans les cas où des mesures d'incitation municipales sont prévues pour favoriser l'aménagement de logements abordables, la Ville passera des accords avec les

promoteurs pour préserver le niveau d'intérêt public pour ce qui est des logements abordables. Ces accords feront état des investissements publics nécessaires, en fonction de l'augmentation des niveaux d'abordabilité des prix. Ils prévoient des mécanismes pour préserver l'abordabilité des logements, en précisant l'ensemble des logements à fournir, et ces accords seront généralement inscrits dans les titres de propriété ou dans les règlements municipaux sur les immeubles de logements.

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

## **8.5 Conception des artères de rechange**

Dans le cadre de son initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » (BBMI) la Ville d'Ottawa se penche sur la possibilité d'adopter de nouvelles normes et de nouveaux modèles de conception pour certaines artères. Ces rues comprendront de nouvelles sections transversales dans les emprises publiques existantes et n'obligeront pas à affecter d'autres terrains au-delà des largeurs existantes ou planifiées.

La conception des artères de rechange vise à atteindre plusieurs objectifs, soit entre autres :

- / établir les artères comme des « lieux humains » satisfaisants dans un domaine public florissant et jouxtant directement les immeubles;
- / aménager des rues locales pour assurer la liaison directe avec les artères sans nuire à la fonction de ces artères;
- / s'assurer que les véhicules roulent à des vitesses appropriées;
- / aménager l'accès, à partir des rues, aux immeubles donnant sur les routes;
- / améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes;
- / permettre d'aménager des entrées de voitures mineures donnant sur les artères;
- / réduire le bruit de la circulation automobile.

La Ville a constaté que le secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) est un endroit où l'on pourrait mettre en œuvre un concept d'artère de rechange. Au moment de rédiger ce PCC, le personnel de la Ville d'Ottawa discutait du bien-fondé de la mise en œuvre de ces normes de rechange et établira une stratégie définitive de mise en œuvre lorsque le PCC aura été adopté.

Il ne sera pas nécessaire de modifier le Plan de démonstration si on met en œuvre un concept d'artère de rechange.

## 8.6 Approbation des demandes d'aménagement

On commencera par approuver les demandes d'aménagement des terrains du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS) par plan de lotissement afin de sécuriser le réseau routier nécessaire, l'infrastructure de viabilisation et l'affectation des parcs. Les demandes d'aménagement devront comprendre toute l'information exigée dans le Plan officiel.

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

Les propriétaires fonciers ne sont pas tenus d'aménager leurs terrains précisément selon le Plan de démonstration reproduit dans la figure 9. Voici l'objectif et le rôle du Plan de démonstration :

- / définir l'orientation de l'objectif des travaux d'aménagement;
- / démontrer les possibilités et les méthodes permettant de résoudre des problèmes précis d'aménagement;
- / illustrer les moyens de respecter les lignes directrices de la conception pour différents aménagements;
- / illustrer certains objectifs précis que le Plan de conception communautaire vise à atteindre;
- / constituer le moyen d'établir et de surveiller les objectifs de densité à la longue.

Les demandes d'approbation des travaux d'aménagement pour la majorité des terrains du Plan de conception communautaire du SEUBS seront d'abord traitées selon le plan de lotissement afin d'établir le réseau routier, l'infrastructure de viabilisation et la réservation des parcs nécessaires.

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

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

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

Il faudra signer des conventions d'aménagement (conformément à l'exposé ci-après) avant d'autoriser le lancement des travaux d'aménagement.

Il sera nécessaire de modifier le *Règlement de zonage* pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement établis dans le Plan d'utilisation du sol, de concert avec l'approbation du plan de lotissement et du plan d'implantation. On s'attend à ce que les règlements de zonage viennent modifier le zonage des zones résidentielles urbaines et des zones d'utilisation polyvalente correspondantes afin de permettre d'exécuter les travaux d'aménagement conformément au Plan d'utilisation du sol. La Ville peut aussi se servir des zones d'aménagement pour préciser l'aménagement projeté des terrains, ce qui est jugé prématuré à l'heure actuelle parce qu'on ne peut pas compter, dans un délai raisonnable, sur des infrastructures routières ou de viabilisation d'installations communautaires suffisantes. Les sites scolaires doivent être zonés pour des aménagements institutionnels et résidentiels; ainsi, dans l'éventualité où aucun conseil scolaire ne se porte acquéreur d'un site scolaire établi dans un plan de lotissement, les terrains devront être aménagés pour construire des résidences. Le type et l'envergure de ces aménagements résidentiels doivent respecter la catégorie d'aménagement résidentiel décrite dans la section 5.1.1.

## **8.7 Conventions d'aménagement**

Lorsque les travaux d'aménagement se dérouleront dans le cadre du PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS), il faudra adopter des stratégies de mise en œuvre, notamment en faisant appel à des conventions d'aménagement pertinentes, pour veiller à ce que les projets d'aménagement des infrastructures municipales et des installations communautaires se déroulent dans les délais.

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

- / les parcs et les espaces ouverts;
- / les conduites d'eau et de collecte des eaux usées et les installations de gestion des eaux pluviales;

- / les transports en commun;
- / l'infrastructure routière;
- / les télécommunications et les autres services publics.

Il se peut que l'on doive conclure des conventions préalables pour le PCC du SEUBS, auxquelles participerait la Ville, afin d'obliger les promoteurs à contribuer financièrement, dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement, aux infrastructures essentielles nécessaires et pour leur permettre de progresser dans la construction de certaines infrastructures conformément aux principes financiers adoptés.

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

## **8.8 Partage des coûts/plan financier**

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

### **Convention sur les services essentiels**

Les services essentiels s'entendent des travaux, des services ou des infrastructures décrits ci-après, mais uniquement dans la mesure où il faut réaliser des travaux pour donner suite à une autorisation d'approbation afin de mener les travaux d'aménagement dans l'aire de l'étude du PCC, et notamment de préparer le PCC du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS), ainsi que l'évaluation environnementale correspondante et toutes les études s'y rapportant, notamment, sans toutefois s'y limiter, le Plan de gestion de l'environnement (PGE), l'Étude-cadre de la viabilisation (ÉCV), ainsi que l'Étude-cadre des transports (ÉCT). Tous les propriétaires fonciers doivent intervenir dans la convention sur les services essentiels et prendre en charge leur quote-part des frais des services essentiels avant que la Ville puisse approuver les demandes d'aménagement.

### **Autres travaux communs**

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

## 8.9 Acquisition de parcs et d'espaces verts

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

- / la réservation des parcs ou des espaces libres dans le cadre du *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* (2009-95) de la Ville d'Ottawa;
- / l'affectation des espaces ouverts dans le cadre du processus d'approbation des travaux d'aménagement;
- / la cession des installations achevées pour la gestion des eaux pluviales.

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

## 8.10 Phases de l'aménagement

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

En règle générale, les travaux d'aménagement se dérouleront d'est en ouest en tenant compte d'un certain nombre de facteurs, à savoir :

- / la capacité de se raccorder aux infrastructures existantes des conduites d'eau et des conduites sanitaires dotées de la capacité disponible;
- / la possibilité de raccorder le réseau routier interne au chemin Greenbank existant aux points d'intersection existants;
- / le prolongement logique de la nouvelle infrastructure de conduite d'eau et d'égouts;
- / l'aménagement des installations de gestion des eaux pluviales;
- / le secteur d'influence de 300 mètres entourant les puits d'extraction d'agrégats en exploitation.

Il est nécessaire d'échelonner les travaux par phases afin de favoriser la progression harmonieuse de l'aménagement. Or, il se peut que dans les cas imprévus, on ne puisse pas réaliser les phases privilégiées des travaux. En outre, il n'est pas obligatoire d'achever une phase des travaux d'aménagement avant d'enchaîner avec la suivante.

Les promoteurs qui déposent des demandes d'aménagement se pencheront sur les options permettant d'acquitter les frais initiaux afin d'établir le calendrier à adopter pour les travaux de construction et les sommes à rembourser. La Ville traitera les crédits sur les frais d'aménagement conformément aux lois en vigueur, dans les cas où les infrastructures font l'objet de conventions préalables.

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

### **8.11 Surveillance des travaux d'aménagement**

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

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

- / être constituées, à l'échelle de la collectivité, d'au moins 45 % et d'au plus 55 % d'habitations isolées et d'au moins 10 % d'immeubles d'appartements, le reste étant constitué d'immeubles à logements multiples distincts des immeubles d'appartements;
- / établir une densité résidentielle moyenne nette globale d'au moins 34 logements par hectare net. La densité résidentielle nette est calculée d'après la superficie des terrains à vocation exclusivement résidentielle, dont les voies de circulation et les zones de stationnement internes dans les secteurs aménagés, en excluant toutefois les voies publiques, les emprises et toutes les vocations non résidentielles.

Cette densité moyenne minimum de 34 logements par hectare net ne constitue pas une densité moyenne maximum, mais plutôt un objectif de densité, et par conséquent, les aménagements compacts qui permettent d'accroître cette densité en ce qui a trait à toutes les autres politiques de ce plan doivent être autorisés.



Le tableau 1 de la section 5 de ce PCC fait état des estimations globales en pourcentage des habitations isolées, des immeubles à logements multiples con contigus et des immeubles d'appartements, d'après le Plan de démonstration reproduit dans la figure 9. On constate, sur la foi de ce PCC, que l'ensemble obligatoire de logements et les objectifs de densité du Plan officiel sont respectés dans toute la zone du PCC. Le nombre total de logements qui pourraient être aménagés d'après le Plan de démonstration doit rester de l'ordre de 1 200 logements. On doit encourager une densité supplémentaire, conformément aux autres politiques sur l'utilisation du sol du PCC.

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

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

## **8.12 Achèvement des travaux**

À la fin des travaux, le PCC pourra être réformé et annulé. Bien qu'il soit possible de réaliser, au-delà de l'achèvement des travaux, des changements et des travaux d'aménagement à petite échelle dans le secteur du PCC, les orientations exprimées dans le PCC auront déjà été réalisées, et les politiques sur l'aménagement relèveront de l'application des politiques générales du Plan officiel.

## **Annexe A : Membres de l'équipe**

### **Équipe principale du projet (ÉPP)**

- / Cheryl Brouillard, Ville d'Ottawa
- / Robin van de Lande, Ville d'Ottawa
- / Hugo Lalonde, Minto Communities
- / Susan Murphy, Minto Communities
- / Kevin Murphy, Mattamy Homes
- / Melissa Pettem, Mattamy Homes
- / Julie Carrara, Fotenn Planning + Design
- / Jaime Posen, Fotenn Planning + Design
- / Kelly Roberts, Morrison Hershfield

## **Équipe consultative technique (ÉCT)**

- / Cheryl Brouillard, Ville d'Ottawa
- / Robin van de Lande, Ville d'Ottawa
- / Alain Miguelez, Ville d'Ottawa
- / Dana Collings, Ville d'Ottawa
- / Sean Moore, Ville d'Ottawa
- / Mark Young, Ville d'Ottawa
- / Amy McPherson, Ville d'Ottawa
- / Lise Guevremont, Ville d'Ottawa
- / David Wise, Ville d'Ottawa
- / Michel Kearney, Ville d'Ottawa
- / Mark Richardson, Ville d'Ottawa
- / Stephen Boyle, Ville d'Ottawa
- / Kevin Wherry, Ville d'Ottawa
- / Genya Stefanoff, OC Transpo
- / Katja Sostaric, Ville d'Ottawa
- / Frank McKinney, Ville d'Ottawa
- / Jeff Shillington, Ville d'Ottawa
- / John Bougadis, Ville d'Ottawa
- / Jeanette Krabicka, Ville d'Ottawa
- / Dave Ryan, Ville d'Ottawa
- / Marc Gagné, Ville d'Ottawa
- / Peter Giles, Ville d'Ottawa
- / Louise Sweet, Ville d'Ottawa
- / Riley Carter, Ville d'Ottawa
- / Ted Cooper, Ville d'Ottawa
- / Joseph Zagorski, Ville d'Ottawa
- / Inge Roosendaal, Ville d'Ottawa
- / Hugo Lalonde, Minto Communities

- / Susan Murphy, Minto Communities
- / Kevin Murphy, Mattamy Homes
- / Melissa Pettem, Mattamy Homes
- / Julie Carrara, Fotenn Planning + Design
- / Jaime Posen, Fotenn Planning + Design
- / Kelly Roberts, Morrison Hershfield
- / Sarah MacKelvie, Morrison Hershfield
- / Alex Zeller, Dillon
- / Rob Vastag, Stantec
- / Lauren O'Grady, Stantec
- / Michael Killam, Paterson Group
- / David Gilbert, Paterson Group
- / Carlos Da Silva, Paterson Group
- / Lucie Dalrymple, J.L. Richards
- / Guy Forget, J.L. Richards
- / Bobby Pettigrew, J.L. Richards
- / Scott Ritchie, Hydro Ottawa
- / Spencer Warren, Hydro Ottawa
- / Margaret Flores, Hydro Ottawa
- / Jocelyn Chandler, Office de protection de la nature de la vallée Rideau
- / Eric Lalande, Office de protection de la nature de la vallée Rideau

## Annexe B : Analyse Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes :

### Orientations stratégiques et plan d'action (2015)

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

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

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

Voici une comparaison des objectifs et des orientations stratégiques du Plan d'action et du Plan de démonstration du secteur d'expansion urbaine de Barrhaven-Sud (SEUBS).

### Réseau routier et aménagement du territoire

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Mettre en œuvre un réseau de typologies de rues complétant les aménagements du territoire, les densités et la forme bâtie dans la collectivité.	Le plan tient compte des différents types de rues, dont les routes collectrices, les rues locales et les routes de desserte.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Créer un modèle de rues et de quadrilatères fortement connectés avec des îlots courts pour permettre le fonctionnement efficace des transports en commun, assurer les courts trajets entre les arrêts et les stations de transport en commun et permettre le repérage intuitif.	Le réseau routier se veut une grille décalée et connectée, qui améliore la connectivité et qui favorise généralement l'accès à chaque niveau de la hiérarchie routière.
Concevoir le réseau routier pour tenir compte des caractéristiques naturelles et culturelles et les respecter	Le réseau routier est conçu pour permettre de préserver potentiellement des parties des boisés existants dans les parcs.
Concevoir le réseau routier pour améliorer l'accès aux installations et aux services publics; donner la priorité à l'accès piétonnier et cyclable pour les courts trajets et assurer les liaisons piétonnières et cyclables avec les stations de transport en commun, les parcs et les parc-o-bus pour les plus longs trajets.	Les écoles, la bibliothèque, les parcs et le parc-o-bus donnent sur différentes rues, pour en améliorer l'accès. Le parc-o-bus se trouve à au plus 10 minutes à pied de tous les points du secteur du PCC.
Intégrer le réseau routier avec le réseau de parc et d'espaces libres.	Les trottoirs proposés des deux côtés des routes collectrices et les trottoirs à aménager d'un côté de certaines rues locales servent à relier les parcs et les infrastructures de gestion des eaux pluviales.
Concevoir le réseau routier et la longueur des îlots pour tenir compte des différents circuits de transport par véhicule et de transport actif afin de réduire le plus possible les points de congestion.	La conception des rues permet de s'assurer que les véhicules et les modes de transport actif peuvent faire appel à différents trajets pour les déplacements dans l'ensemble de la collectivité.
Prévoir des occasions d'aménager de petits établissements de détail ou commerciaux dans les nouveaux quartiers, le cas échéant.	Le Plan d'utilisation du sol et le Plan de démonstration font état d'un quadrilatère commercial situé sur le chemin Greenbank retracé, au nord du parc-o-bus.
Réduire la vitesse des véhicules, en particulier dans les rues locales, afin d'améliorer la sécurité en réduisant les conflits entre les automobilistes d'une part et, d'autre part, les piétons et les cyclistes.	Veuillez consulter les politiques et les lignes directrices sur le paysage de rue dans la section 7.1 du PCC.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Aménager un système routier permettant de promouvoir la modération passive de la circulation et comportant des fonctions de modération de la circulation intégrée dans la conception initiale pour les routes locales et collectrices.	Le réseau routier local évite la circulation traversante et encourage la modération de la vitesse des véhicules. Veuillez consulter les politiques et les lignes directrices sur le paysage de rue dans la section 7.1 du PCC.

## **Parcs et espaces libres**

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Réaliser un réseau accessible, connecté et sécuritaire d'espaces libres.	Les infrastructures de gestion des eaux pluviales longeant le chemin Greenbank existant, le parc communautaire, ainsi que l'école et la bibliothèque sont regroupées afin d'accroître l'accessibilité et la connectivité.
Établir une hiérarchie de parcs et d'espaces libres répondant aux besoins de la collectivité.	Le Plan d'utilisation du territoire et le Plan de démonstration comprennent un parc communautaire, un parc de quartier et un mini-parc.
Mettre en œuvre la hiérarchie des parcs et les normes définies dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa, tout en tenant compte des typologies de parcs de moins grande superficie.	Les futurs résidents pourront aussi compter sur d'autres parcs, dans les collectivités voisines situées immédiatement au nord de la collectivité. Les caractéristiques des parcs respectent l'orientation du Manuel d'aménagement des parcs et des sentiers.
Viser à réaliser un couvert forestier urbain assurant la liaison avec le réseau des espaces verts.	Il faut intégrer les arbres à l'étape de la conception détaillée.
Donner accès à différents parcs et fonctions des espaces libres dans des distances de marche raisonnables.	Tous les terrains du secteur du PCC se trouvent à moins de cinq minutes à pied d'un parc.
Intégrer les arbres, boisés et haies existants dans les nouveaux parcs ou les nouveaux espaces libres dans la mesure du possible.	Les parties des boisés existants peuvent potentiellement être préservées dans les parcs, ce qui sera étudié à l'étape de la conception détaillée.

## Gestion des eaux pluviales

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Repenser l'aménagement des parcs et des zones libres pour l'entreposage d'urgence et le transfert des eaux de pluie.	Le parc de quartier et les infrastructures de gestion des eaux pluviales ont été jumelés afin de profiter au maximum de ces possibilités.
Planifier et concevoir de magnifiques étangs de gestion des eaux de pluie, intégrés dans le réseau des espaces libres.	Les infrastructures de gestion des eaux pluviales sont regroupées dans le parc communautaire, ce qui permet d'intégrer des commodités comme les sentiers.
Continuer d'évaluer des moyens ingénieux et innovants de gérer et de réduire les eaux de pluie dans l'ensemble de la collectivité, notamment en envisageant d'utiliser les espaces libres.	On s'attend à ce que le débit de rejet des eaux soit faible en raison des modes d'infiltration naturelle et de l'état des sols. Le réseau d'exfiltration projeté d'Etobicoke permettra aussi de réduire les besoins en stockage en raison de la réduction des rejets en fin de canalisation.

## Sites scolaires

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Promouvoir l'utilisation efficiente des terrains et de la forme bâtie compacte.	On a regroupé l'école et la bibliothèque projetées dans une même installation afin d'améliorer l'efficacité de l'utilisation du sol.
Donner la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes dans les rues du voisinage des écoles.	On propose d'aménager, le long de la façade des deux sites scolaires, des trottoirs entourant le périmètre des deux sites scolaires et des pistes cyclables.
Planifier et concevoir les sites scolaires dans le cadre du système des espaces libres.	On propose d'aménager le site scolaire sud juste à côté du parc communautaire.
Envisager d'étendre les conventions sur les installations partagées qui permettent d'améliorer l'efficacité.	On a regroupé l'école et la bibliothèque projetées dans une même installation afin d'améliorer l'efficacité de l'utilisation du sol.



## Stationnement

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Prévoir deux voitures par habitation de plain-pied (une dans un garage et l'une dans l'allée dans les habitations isolées, les habitations jumelées et les habitations en rangée qui ont une entrée de cour) tout en veillant à assurer la prépondérance visuelle des entrées avant et des parties habitées des résidences.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement et au Règlement municipal de zonage.
Réduire le plus possible la largeur des entrées et de la superficie du terrain consacrée à ces entrées afin de maximiser l'espace pour planter des arbres, faire les travaux de paysagement et stocker les eaux pluviales.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement et au Règlement municipal de zonage.
Aménager des places de stationnement sur rue comme moyen de modérer la circulation dans les rues déjà assez larges pour permettre d'aménager ces places.	Le stationnement sur rue est généralement autorisé dans les rues locales.
Aménager des places de stationnement résidentiel sur rue pour les ménages qui ont plusieurs voitures dans le cadre d'un système de permis, afin de réduire la nécessité d'asphalter les cours avant.	Question à traiter par la Ville d'Ottawa.

## Emprises routières

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Harmoniser les besoins de tous les éléments dans l'emprise routière.	On a prévu des infrastructures piétonnières et cyclables sur les rues appropriées dans l'ensemble du lotissement.
Assurer un ensemble d'intersections routières adaptées à l'application, à la zone et au contexte de la conception de la collectivité.	On a conçu les sections transversales des rues pour qu'elles soient adaptées à chaque contexte.
Aménager des rues complètes qui tiennent compte de tous les modes de transport.	On a conçu le chemin Greenbank retracé comme rue complète. On a prévu des infrastructures piétonnières et cyclables sur les rues appropriées dans l'ensemble du lotissement.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Aménager des environnements routiers qui améliorent la sécurité et la vivabilité.	On a conçu les sections transversales des rues pour qu'elles soient adaptées à chaque contexte.
Aménager des rues magnifiques bordées d'arbres comme éléments essentiels du domaine public.	Les sections transversales des rues prévoient des arbres urbains.
Tenir compte des stratégies de gestion des eaux pluviales dans l'emprise routière.	On déterminera les stratégies à adopter pour la gestion des eaux pluviales dans le cadre du Plan de lotissement et de la conception détaillée.

## Allées arrière

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Promouvoir les aménagements de plus grande densité et les formes compactes qui ont moins d'impact sur le paysage de rue.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.
Améliorer le paysage de rue en éliminant les voitures devant les maisons et en maximisant l'espace habitable surplombant la rue.	Les marges de reculement des bâtiments seront déterminées à l'étape de la modification du <i>Règlement de zonage</i> .
Envisager d'aménager des voies arrière dans les zones dans lesquelles les allées de cour avant pourraient entrer en conflit avec les aménagements voisins comme les sites scolaires.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.
Résoudre les problèmes de stockage et de transport de la neige et des eaux pluviales.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.
Examiner la possibilité d'aménager des services publics souterrains dans les voies arrière.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.
Maximiser les espaces verts et les occasions de planter des arbres et de faire des travaux d'aménagement paysager.	Mesures mises en œuvre grâce au plan de lotissement.

## Arbres

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
S'assurer qu'il y a suffisamment de places pour planter des arbres sains dans l'emprise routière.	Les sections transversales des rues prévoient des arbres urbains.
Résoudre le problème de plantation des arbres dans les sols argileux marins en faisant appel à des solutions techniques qui permettront de planter des arbres urbains plus grands et plus diversifiés.	Il n'y a pas de sols argileux marins dans le secteur du PCC.
Étendre la forêt urbaine et en améliorer la biodiversité.	On pourra préserver des parties des boisés existants et les intégrer dans le mini-parc.
Sélectionner des essences d'arbres adaptées à l'environnement local.	Les essences d'arbres précises seront déterminées à l'étape de la conception détaillée.
Assurer la qualité des conditions pour veiller à la croissance d'arbres matures.	Les sections transversales des rues ont été conçues pour assurer les largeurs voulues afin de permettre d'intégrer les arbres urbains.

## Installation des services publics

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Harmoniser les besoins de tous les éléments dans l'emprise de la rue.	Localisation des services publics à déterminer à l'étape de la conception détaillée.
Dans la mesure du possible, regrouper l'implantation des services afin de réduire les besoins en superficie dans l'emprise.	Localisation des services publics à déterminer à l'étape de la conception détaillée.
Aménager les services publics pour qu'ils soient compatibles avec les objectifs de l'esthétique urbaine.	Localisation des services publics à déterminer à l'étape de la conception détaillée.

## Réseau routier et aménagement du territoire

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Concevoir le réseau routier pour en faire une partie intégrante et un prolongement du réseau municipal, en tenant compte des mises au point à apporter et de l'évolution.	Le réseau routier proposé s'intègre dans le réseau routier existant, en particulier avec les routes collectrices. Les fins de rue sont aménagées pour permettre de les raccorder éventuellement au réseau.
Concevoir le réseau routier d'après le quadrillage modifié ou décalé pour maximiser les choix de parcours de déplacement et les possibilités de raccordement aux services publics.	Le plan prévoit un modèle de rue en grillage décalé.
Concevoir le réseau routier de concert avec l'aménagement du territoire et le réseau des espaces libres afin d'assurer la connectivité piétonnière et cyclable directe avec les principales destinations dans la collectivité (écoles, boutiques, arrêts d'autobus et stations, entre autres)	Le modèle en grillage décalé est conçu pour optimiser la connectivité pour tous les modes de transport des grandes destinations dans l'ensemble de la collectivité.
Examiner les possibilités de concevoir le réseau routier en prévoyant des artères plus rapprochées afin de réduire la nécessité d'emprises très larges qui peuvent être considérées comme des éléments de division et des obstacles contre le transport actif dans la collectivité.	Conception communautaire autour de l'emprise routière du chemin Greenbank retracé, qui a été établie dans le cadre du processus de l'évaluation environnementale.
S'assurer qu'un ensemble de routes bien dimensionnées complète le caractère et les besoins fonctionnels de chaque zone de la collectivité.	Les sections transversales de l'emprise routière ont été conçues pour respecter le contexte planifié.
Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation au début de la conception des routes pour les rues locales et les routes collectrices.	La conception des rues locales réduit la circulation traversante et encourage la modération de la circulation. D'autres mesures seront adoptées à l'étape de la conception détaillée.
Faire appel à des carrefours giratoires qui donnent la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes dans les endroits fonctionnels appropriés.	On ne prévoit pas de carrefours giratoires dans le secteur du PCC.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Mettre en œuvre les installations prescrites dans le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013 et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2013.	Le chemin Greenbank retracé se veut un circuit principal selon le Plan sur le cyclisme d'Ottawa. L'Évaluation environnementale du chemin Greenbank retracé et du prolongement du Transitway sud-ouest fait état des pistes cyclables. Le chemin River Mist est une voie publique locale.
Éviter les terrains dont l'arrière donne sur une rue (cours arrière jouxtant les rues publiques) dans une collectivité.	Le plan prévoit des rues-tampons et évite l'aménagement de lots arrière.
Encourager la représentation d'OC Transpo aux réunions de préconsultation pour les plans de lotissement afin d'intégrer la planification des transports en commun dans la conception initiale du lotissement.	OC Transpo participe au processus d'établissement du PCC dans le cadre des travaux du Comité consultatif technique (CCT).
Prévoir une marge de manœuvre dans le zonage pour intégrer différents aménagements dans une collectivité, par exemple les secteurs qui permettent de construire des logements bureaux ou des établissements commerciaux locaux.	Certaines dispositions du zonage seront déterminées dans le cadre du processus de modification du <i>Règlement de zonage</i> .
Pour assurer l'abordabilité des logements, encourager les promoteurs à « intégrer » les services dans les sous-sols afin d'en faciliter la conversion éventuelle en deuxièmes logements dans les habitations isolées, les habitations jumelées et les habitations en rangée.	Cet objectif ne fait pas partie de la portée des travaux du PCC.

## Parcs et espaces libres

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Étudier attentivement les conditions et les critères selon lesquels on peut ajouter les nouvelles typologies des parcs de moindre importance dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers de la Ville d'Ottawa.	Le PCC suggère une superficie minimum pour le mini-parc; toutefois, le cas échéant et avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs, on pourra prévoir une superficie moindre des mini-parcs pendant le processus d'approbation du plan de lotissement. On a prévu des typologies pour les parcs de moindre importance dans le Manuel des parcs et des sentiers pour les sites urbains.
Examiner les indicateurs existants pour l'accessibilité et la distance de marche pour tous les parcs et espaces libres, en tenant compte de la santé et de l'âge des résidents.	Tous les secteurs du PCC seront situés à moins de cinq minutes à pied d'un parc.
Aménager des rues et des terrains et prévoir l'orientation des bâtiments pour encadrer et valoriser la présence de l'ensemble des parcs, quelle que soit leur superficie.	Tous les parcs donnent sur différentes rues.
Recenser les possibilités de connecter les fonctions distinctes du réseau des espaces libres (par exemple, un parc et un boisé à proximité) avec les rues pour favoriser le couvert forestier.	Les arbres urbains seront déterminés pendant l'étape de la conception détaillée.

## Gestion des eaux pluviales

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Se pencher attentivement sur les moyens de réduire le plus possible la superficie attribuée aux installations de gestion des eaux pluviales.	Les installations de gestion des eaux pluviales sont conçues selon une superficie adaptée aux besoins dans la gestion des eaux pluviales.
Prévoir une façade de rue pour les sites qui comprennent des bassins de gestion des eaux pluviales.	Les infrastructures de gestion des eaux pluviales donnent sur différentes rues.
S'assurer que les terrains prévus pour les grandes installations de gestion des eaux pluviales permettent d'assurer d'autres fonctions comme les sentiers récréatifs ou les sentiers polyvalents dans le cadre du réseau des espaces libres et permettre d'assurer la liaison des sentiers aménagés dans les installations de gestion des eaux pluviales avec les parcs et les espaces libres, de même qu'avec les installations piétonnières et cyclables.	Les infrastructures de gestion des eaux pluviales sont situées juste à côté du parc communautaire proposé, ce qui offre des possibilités d'intégration des commodités comme les sentiers.
Examiner les possibilités de réduire le rejet du volume d'eau à l'extrémité des conduites.	Le débit de rejet des eaux devrait être faible en raison des modèles d'infiltration naturelle et de l'état des sols. Le système d'exfiltration proposé d'Etobicoke réduira aussi les rejets en fin de canalisation.
Examiner les possibilités d'aménager des installations innovantes de gestion des eaux pluviales dans les nouvelles intersections routières des emprises, par exemple les rigoles de drainage écologiques et les systèmes intégrés permettant d'hydrater les arbres.	Le débit de rejet des eaux devrait être faible en raison des modèles d'infiltration naturelle et de l'état des sols. Le système d'exfiltration proposé d'Etobicoke réduira aussi les rejets en fin de canalisation.
Examiner les pratiques exemplaires des anciennes municipalités afin de connaître les pratiques améliorées de gestion des eaux pluviales et examiner les possibilités d'aménager des installations de gestion des eaux pluviales d'urgence dans les espaces libres et les parcs publics, le cas échéant.	Les stratégies de gestion des eaux pluviales se fondent sur les pratiques exemplaires d'Ottawa et d'autres villes.

## Sites scolaires

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Encourager la planification et la conception d'îlots d'écoles et de parcs dans le cadre d'un site intégré et comme élément du réseau de rues et d'îlots d'un quartier.	L'école du côté sud se trouve tout de suite à côté du parc communautaire proposé.
Examiner les possibilités et les pratiques exemplaires permettant d'intégrer les arbres ou les boisés existants dans des espaces fonctionnels (par exemple, des zones de jeux naturelles ou des classes de plein air) sur les sites scolaires.	Les sites scolaires ont été implantés en fonction d'autres objectifs, par exemple la co-implantation avec un parc et une bibliothèque.
<p>Collaborer avec les conseils scolaires pour réduire le plus possible la superficie nécessaire pour l'aménagement des sites scolaires, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promouvoir dans la mesure du possible les sites scolaires et les parcs voisins;</li> <li>- solliciter proactivement des partenaires pour des partenariats d'aménagement d'installations et des conventions d'utilisation commune entre la Ville et les conseils scolaires (par exemple les terrains de jeux, les bibliothèques et les terrains de sport);</li> <li>- prévoir l'obligation d'aménager des bâtiments scolaires à plusieurs étages (minimum de deux étages);</li> <li>- examiner des options pour aménager des zones d'arrêt plus efficaces pour les autobus et des points de dépose et de prise en charge des étudiants.</li> </ul>	Les besoins en superficie des sites scolaires ont été déterminés de concert avec les conseils scolaires.
Donner la priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes en prévoyant des mesures de modération de la circulation dans les rues voisines des sites scolaires dès le début de la conception des écoles et des rues.	Les mesures de modération de la circulation et la conception des sites scolaires seront déterminées à l'étape de la réglementation du Plan d'implantation.



<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Examiner les pratiques exemplaires pour le stationnement des bicyclettes sur les sites scolaires.	La conception des sites scolaires sera traitée à l'étape de la réglementation du Plan d'implantation.
Analyser les moyens d'utiliser temporairement les sites scolaires en option qui feront rejaillir des avantages sur la collectivité lorsque ces sites sont inoccupés.	À traiter à l'étape du Plan de lotissement.

## Stationnement

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Mettre au point des critères pour établir les lieux où il convient d'aménager des places de stationnement accessibles à partir de la rue et des places de stationnement accessibles à partir de l'arrière.	La localisation du stationnement sera déterminée dans le cadre de la conception des différents immeubles et pour répondre aux exigences du <i>Règlement de zonage</i> et des lignes directrices sur la conception.
Dans les cas où le stationnement accessible à partir de la rue est approprié, établir des marges de reculement permettant aux véhicules de stationner devant le garage ou l'abri d'auto, tout en évitant la prépondérance visuelle des garages dans le paysage de rue.	Les marges de reculement des bâtiments seront déterminées à l'étape de la modification du <i>Règlement de zonage</i> .
Déterminer la largeur appropriée des allées d'après la largeur du terrain; prévoir différentes options.	La largeur des allées sera traitée à l'étape de la modification du <i>Règlement de zonage</i> .
Tenir compte des dimensions minimums des places de stationnement dans les garages pour s'assurer qu'elles permettent d'assurer la fonction prévue, soit le stationnement des véhicules.	Les dimensions de la superficie des garages seront traitées à l'étape de la modification du <i>Règlement de zonage</i> .
Analyser les options pour les ménages qui ont plusieurs voitures dans le cadre du programme de permis de stationnement résidentiel sur rue et viser à offrir des places de stationnement en nombre suffisant en bordure des routes en veillant à aménager un espace suffisant entre les allées (individuelles ou jumelées) ou se servir des voies arrière	Question à traiter par la Ville d'Ottawa.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
ou des immeubles dotés de places de stationnement à l'arrière, le cas échéant.	
Encourager le stationnement sur rue dans toutes les rues locales et dans toutes les routes collectrices, notamment le stationnement sur rue pendant 24 heures avec permis.	Les sections transversales permettent d'aménager des places de stationnement sur rue.
Envisager d'alterner le stationnement sur rue de chaque côté de la rue en hiver, afin de faciliter le déneigement.	Question à traiter par la Ville d'Ottawa.

## **Emprise routière**

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
Ajouter une série d'intersections routières nouvelles adaptées au contexte de la forme bâtie, mieux aménager les arbres de rue et tenir compte des points ci-après.	Les sections transversales des rues sont conçues pour s'adapter au contexte local.
Envisager d'aménager une emprise routière supplémentaire étroite pour la conception des rues à sens unique.	Toutes les rues permettront de circuler dans les deux sens pour faciliter la circulation et la connectivité.
Les intersections des emprises, la largeur des routes et les vitesses théoriques doivent être adaptées à la forme bâtie et au contexte de l'aménagement du territoire.	Les sections transversales des rues sont conçues pour s'adapter au contexte local.
S'assurer que les nouvelles intersections tiennent compte de la géométrie décalée et des différences entre la largeur de l'emprise et la largeur de la route asphaltée.	Les sections transversales des rues sont conçues pour s'adapter au contexte local.
Réduire la largeur des voies de circulation des véhicules dans les nouvelles intersections de l'emprise.	Les sections transversales des rues sont conçues pour s'adapter au contexte local.
Tenir compte des installations de transport en commun et des installations connexes dans la conception des rues par rapport au service de transport en commun existant ou prévu.	Le chemin Greenbank retracé prévoit une ligne de transport en commun rapide par autobus au centre. Les circuits de transport en commun locaux devraient longer la nouvelle route collectrice est-ouest, le chemin River Mist et la promenade Kilbirnie.

<b>Objectifs BBMI</b>	<b>Plan de démonstration</b>
<p>Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation (par exemple, celles qui sont prévues dans le Guide canadien d'aménagement de rues conviviales) dès le début de la conception des routes pour les rues locales et les routes collectrices.</p>	<p>Les mesures de modération de la circulation seront déterminées à l'étape du Plan de lotissement.</p>
<p>Prévoir d'accroître le volume de stockage des eaux pluviales dans l'emprise routière, en tenant compte de la possibilité d'utiliser les rigoles de drainage écologiques pour l'hydratation des arbres.</p>	<p>Les nouveaux débits de captation des eaux usées et les profondeurs des bassins de drainage de l'emprise ont été intégrés dans l'ÉCV.</p>
<p>Déterminer les dimensions et les points privilégiés pour les boîtes postales regroupées dans l'emprise routière, afin de favoriser le transport actif et la sécurité et réduire le nombre de trajets courts parcourus en automobile.</p>	<p>Les boîtes postales seront traitées à l'étape du Plan de lotissement.</p>
<p>S'assurer de prévoir, dans l'emprise routière, les éléments de la « rue complète », par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les installations piétonnières;</li> <li>- les installations cyclables;</li> <li>- le stationnement sur rue;</li> <li>- les fonctions de modération de la circulation;</li> <li>- des arbres des deux côtés de la rue, dont les arbres permettant de créer un couvert forestier;</li> <li>- l'installation des services publics et les considérations opérationnelles qui ne nuisent pas aux attributs des rues complètes.</li> </ul>	<p>Les sections transversales des rues sont conçues pour permettre d'aménager les infrastructures piétonnières et cyclistes, dans les cas pertinents. Les mesures de modération de la circulation et les arbres urbains seront déterminées à l'étape de la conception détaillée.</p>

## Voies arrière

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
<p>Déterminer les points où il convient d'aménager les voies arrière ou de places de stationnement accessibles par l'arrière (par exemple, les lots d'habitations en rangée ou de logements superposés en rangée avec avancée de trottoir limitée et accès par les entrées de cour et le stationnement à l'arrière de chaque habitation). Par exemple, il peut s'agir des terrains en face des écoles, des parcs, des centres communautaires, dans les principales routes collectrices et dans les artères.</p>	<p>Les voies arrière ne sont pas représentées dans le Plan de démonstration, mais seraient autorisées dans les désignations résidentielles de faible et de moyenne densités.</p>
<p>Analyser les incidences budgétaires et les avantages de la conception de la collectivité des voies appartenant à la Ville; évaluer le modèle de propriété des voies privées avec une servitude piétonnière publique.</p>	<p>Question à traiter par la Ville d'Ottawa.</p>
<p>Déterminer les services publics qui peuvent et doivent être aménagés dans les voies arrière.</p>	<p>La conception des voies arrière serait traitée à l'étape du Plan de lotissement.</p>
<p>Revoir la conception des îlots de voies arrière afin d'améliorer les solutions à apporter aux problèmes de stockage et de transport de la neige et des eaux pluviales.</p>	<p>La conception des voies arrière serait traitée à l'étape du Plan de lotissement.</p>

## Arbres de rue

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
<p>Dans les nouvelles intersections de l'emprise, s'assurer que les conditions sont propices à la plantation d'arbres urbains sains, notamment les arbres assurant le couvert forestier, dans l'emprise.</p>	<p>Les sections transversales des rues sont conçues pour permettre de planter des arbres urbains.</p>
<p>Mettre en œuvre les stratégies de plantation des arbres indiquées dans le Manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers.</p>	<p>Les stratégies précises de plantation d'arbres seront déterminées à l'étape de la conception détaillée.</p>

## Préservation des arbres existants

Objectifs BBMI	Plan de démonstration
Le cas échéant, intégrer des bosquets d'arbres ou les boisés conservés dans les parcs et les espaces libres.	Le parc de quartier et le mini-parc ont été aménagés pour permettre de conserver éventuellement certaines parties des boisés existants.
Améliorer la rétention des arbres sains et des zones arborisées dans les nouveaux quartiers.	Le parc de quartier et le mini-parc ont été aménagés pour permettre de conserver éventuellement certaines parties des boisés existants.

## Installation des services publics

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

## **Crédits supplémentaires pour les images**

**Fotenn Consultants Inc.**

**Minto Communities**

**Mattamyhomes.com**

**Weiwillum.ca**

**Ieee-tems.org**

**Simtropolis.com**

**Soundwavesottawa.org**