

6.0 Preston-Champagne

6.1 Introduction

Le présent chapitre, le plan d'aménagement secondaire pour la zone Preston Champagne, donne une orientation stratégique plus détaillée pour un certain nombre de zones d'utilisation du sol dans la zone Preston Champagne. L'annexe " L " Utilisation du sol à Preston Champagne désigne ces zones. Il faut consulter le Plan officiel de la Ville d'Ottawa et le Plan d'aménagement secondaire pour connaître toutes les directives concernant des sites particuliers de Preston Champagne.

6.2 Vision

Image

La zone Preston Champagne demeurera à l'avenir un quartier diversifié de l'aire centrale de la Ville, avec son ensemble d'utilisations pour des résidences, des bureaux, des commerces de détail et d'industrie légère. Aux fins du réaménagement, l'attrait de la zone repose sur son emplacement central et son accès aux actuelles et futures stations de transport en commun ainsi qu'au Queensway.

Une caractéristique particulière de Preston Champagne est sa division par les principaux corridors de transport actuels et futurs (le Queensway et le corridor de CP Rail) en quatre quadrants distincts. Porteurs de nouvelles possibilités d'emploi et de logement, les réaménagements majeurs seront d'une ampleur appropriée permettant une transition aux zones résidentielles à profil moins élevé. Ces réaménagements se feront sur les terrains industriels plus anciens le long des corridors de transports mentionnés ci-dessus, y compris sur l'avenue Carling et la rue Somerset. Les zones résidentielles actuelles seront protégées, en orientant les utilisations commerciales locales sur la rue Preston (et la rue Somerset), renforçant du même coup le rôle de celle-ci comme principal lieu de commerces, de restaurants et d'attrait culturels et communautaires pour le quartier. La désignation du corridor de CP Rail comme lien du réseau de liens verts est reconnue.

Quadrant sud-ouest

Dans le quadrant sud-ouest (au sud du Queensway et à l'ouest du corridor de Canadien Pacifique (CP) Rail), un centre d'emploi secondaire, situé sur les deux côtés de l'avenue Carling, prendra de l'expansion avec un ensemble d'utilisations d'emploi à profil moyen et élevé. Le centre inclura les immeubles de bureaux existants, comme l'Édifice Sir John Carling, et de nouveaux aménagements intercalaires sur des terrains vacants ou qui remplaceront d'anciennes utilisations industrielles. À la limite nord-ouest de la zone, le réaménagement sera composé d'utilisations résidentielles qui assureront au nord et à l'ouest une transition vers les utilisations résidentielles à profil bas existantes. Les aménagements résidentiels à profil élevé sont permis du côté est de l'avenue Champagne Sud, entre le parc Ev Tremblay et la rue Hickory. L'aménagement de ces terrains se fera conformément aux politiques de l'article 3.0 du Plan primaire et selon les lignes directrices en matière de conception de Preston-Champagne, comme l'explique les annexes de ce plan. Les aménagements résidentiels à profil élevé sont permis à l'angle nord-est de la rue Hickory et de l'avenue Champagne. [Modification n° 89, en date du 22 septembre 2010] [Modification n° 115, en date du 28 décembre 2012]

Quadrant sud-est

Dans le quadrant sud-est (au sud du Queensway et à l'est du corridor du CP), des utilisations favorisant l'emploi à profil moyen et élevé continueront de s'implanter le long de l'avenue Carling de même qu'immédiatement au sud du Queensway et à l'est de la rue Preston. Une transition sera assurée, d'une part, entre les utilisations résidentielles et les utilisations commerciales de quartier de la rue Preston, toutes deux caractérisées par un profil bas et moyen, et les utilisations favorisant l'emploi susmentionnées d'autre part. Dans les secteurs résidentiels, les nouveaux usages incompatibles et non

résidentiels seront interdits afin de protéger le parc de logements actuel. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]

Quadrant nord-est

Dans le quadrant nord est (au nord du Queensway et à l'est du corridor de CP Rail), les zones résidentielles à profil bas seront préservées. Le site de l'entrepôt de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) situé du côté Est du corridor ferroviaire de CP Rail s'avère une occasion très intéressante d'aménagement intercalaire d'un immeuble communautaire, avec des utilisations résidentielles et d'emploi ainsi que de nouvelles voies piétonnières et cyclistes s'ajoutant au réseau de liens verts le long du corridor de CP Rail. Le site sera formé d'aménagements intercalaires résidentiels à profil bas et moyen, avec une utilisation d'emploi à profil moyen comme transition vers la rue Somerset et le futur complexe du centre d'emploi secondaire de la Ville du côté nord de la rue Somerset. Par ailleurs, à l'aide de dispositions du Règlement municipal sur la perception aux fins des parcs, le parc Plouffe sera agrandi et amélioré pour en faire un espace ouvert à l'intention de la population locale. Alors que les rues Preston et Somerset deviendront les centres d'activités commerciales, la rue Rochester conservera son caractère essentiellement résidentiel, bien que des utilisations commerciales de quartier seront autorisées au niveau de la rue.

Quadrant nord-ouest

Dans le quadrant nord ouest (au nord du Queensway et à l'ouest du corridor de CP Rail) la présence d'industrie légère sera maintenue et la compatibilité de cette utilisation avec la communauté résidentielle adjacente sera bonifiée par l'établissement de directives sur la conception. Ainsi, les utilisations d'industrie légère à profil bas s'harmoniseront avec les actuelles zones résidentielles à profil bas situées à l'ouest.

Rue Preston

Dans la zone Preston Champagne, la rue Preston jouera un rôle particulier comme secteur d'attrait communautaire pour les piétons, avec des commerces de détail au niveau de la rue, des restaurants exotiques, des installations culturelles et des utilisations résidentielles. On encouragera les immeubles à profil bas et moyen d'utilisation polyvalente, c'est à dire des commerces au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs, ce qui aidera à créer une communauté dynamique, sûre et active 18 heures par jour et offrant un vaste éventail de services pour la population du quartier. Le paysage de rue sera amélioré, tandis que la continuité des caractéristiques architecturales des façades et les campagnes de promotion des entreprises locales rehausseront l'identité multiculturelle et le rôle joué par la rue Preston comme " rue principale " du quartier Preston Champagne.

Amélioration des liens entre les espaces ouverts

En plus de l'agrandissement du parc Plouffe, le terrain de sport de la Adult High School (école pour les adultes) sera conservé. L'accès de la communauté à l'école et les espaces visibles de l'immeuble seront améliorés afin de créer une oasis de verdure le long de la rue Preston. Dans le quadrant sud ouest, le parc Ev-Tremblay sera agrandi, à l'aide des dispositions du Règlement municipal sur la perception aux fins de parcs si la Société protectrice des animaux d'Ottawa Carleton décide de quitter son immeuble.

Le lien du lac Dow à la rue Somerset le long du corridor de CP Rail constitue l'une des principales caractéristiques du réseau de liens verts de la zone Preston Champagne. Cet élément du réseau est indiqué à l'annexe L. Les voies piétonnières et cyclables seront améliorées grâce à la prolongation du sentier qui se rendra au nord du Queensway, le long du corridor de CP Rail, afin de rejoindre les sentiers prévus et actuels le long de la rivière des Outaouais. Les voies piétonnières d'est en ouest traversant le corridor de CP Rail seront également améliorées.

Corridor de transport

Si le corridor de CP Rail devient un corridor de transport multimodal (les options envisagées incluent une artère, le Transitway, des voies de train de banlieue, tous assujettis à de futures évaluations environnementales et de transport) les répercussions sur les quartiers résidentiels adjacents et les obstacles entre ceux-ci et le corridor seront minimisées par les moyens suivants :

- a. création de zones tampons;
- b. protection du sentier récréatif actuel et création de nouveaux liens à celui-ci;
- c. protection des espèces végétales que l'on retrouve à l'heure actuelle dans le réseau de liens verts.

Autoroute provinciale 417

Le Queensway correspond à l'autoroute provinciale 417. Aucun accès direct ne sera autorisé à cette autoroute. En sus de toutes les autres exigences en matière d'approbation, toutes les demandes d'aménagement de terrains adjacents à l'autoroute provinciale 417 sont assujetties aux exigences du ministère des Transports de l'Ontario et doivent obtenir les permis nécessaires.

6.3 Objectifs

Protection des zones résidentielles et des aménagements intercalaires adaptés

- a. Protéger et améliorer les zones résidentielles actuelles et favoriser les aménagements intercalaires d'emploi et résidentiels adaptés sur les anciens sites industriels.

Amélioration de la rue Preston

- b. Rehausser le caractère piétonnier de la rue Preston, avec ses commerces et restaurants exotiques, qui constitue pour le quartier un centre d'intérêt communautaire et culturel.

Corridor de transport

- c. S'assurer que l'aménagement d'un corridor de transport le long du corridor de CP Rail a peu de répercussions sur les communautés résidentielles adjacentes, maintenir la désignation de lien vert et favoriser les déplacements à pied et à bicyclette.

6.4 Politique

Les articles (a) à (m) de la politique s'appliquent aux zones d'utilisation du sol mentionnées dans l'annexe L.

Utilisation résidentielle

- a. Le Conseil municipal doit imposer des limites sur la hauteur maximale des immeubles dans toutes les zones résidentielles. Les utilisations desservant les besoins de la communauté seront assujetties aux restrictions du règlement municipal concernant leur emplacement et aux dispositions de la section 3.6.2, Utilisations non résidentielles du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. Les utilisations non résidentielles autres que celles déjà incluses dans les articles sur l'utilisation du sol du règlement de zonage, sont assujetties aux dispositions des sous-sections 3.6.1 ou 3.6.2 selon cas du Plan officiel de la Ville d'Ottawa. [Modification 14, 8 septembre 2004]

Utilisation résidentielle à profil bas

- b. Le Conseil municipal autorisera les utilisations essentiellement résidentielles à profil bas dans ce secteur afin de préserver le caractère résidentiel de celui-ci. Les entreprises artisanales à domicile secondaires pourraient être autorisées, sous réserve des dispositions actuelles du règlement de zonage, le cas échéant.

Utilisation résidentielle à profil moyen

- c. Le Conseil municipal autorisera les utilisations essentiellement résidentielles à profil moyen dans le secteur, qui pourrait faire l'objet d'un futur réaménagement.

Utilisation résidentielle à profil élevé

- d. Le Conseil municipal autorisera les utilisations résidentielles à profil élevé à l'angle nord-est de la rue Hickory et l'avenue Champagne.
- e. Le Conseil municipal autorisera les utilisations résidentielles à profil élevé dans ce secteur. La majorité de l'utilisation sera de type résidentiel, mais un nombre restreint d'utilisations commerciales sera autorisé dans la rue Champagne. Les utilisations résidentielles à profil bas et moyen sont également autorisées. [Modification n° 89, en date du 22 Septembre 2010].

Utilisation résidentielle (d'emploi) à profil bas

- f. Le Conseil municipal autorisera les utilisations résidentielles à profil bas sur la rue Rochester avec des commerces desservant la population locale au rez-de-chaussée d'immeubles.

Utilisation résidentielle (emploi) à profil moyen

- g. Le Conseil municipal autorisera les utilisations résidentielles à profil moyen dans cette zone de réaménagement. La majorité de l'utilisation sera de type résidentiel, mais un nombre restreint de bureaux et de commerces de détail au rez-de-chaussée des immeubles sera autorisé au nord de la rue Beech.

Utilisation d'emploi et industrielle à profil bas

- h. Le Conseil municipal autorisera les utilisations d'industrie légère à profil bas dans le secteur. Grâce à la mise en œuvre, dans le cadre du processus d'approbation de l'aménagement, des directives sur la conception énoncées dans les sections 2.5.1 et 3.6.1 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa et aux restrictions imposées sur les utilisations inappropriées, les répercussions sur la zone résidentielle à l'ouest seront minimales. [Modification 14, 8 septembre 2004]

Utilisation d'emploi, bureaux à profil moyen et élevé

- i. Le Conseil municipal autorisera les utilisations d'emploi et de bureaux à profil moyen et élevé dans le secteur. Pour connaître les utilisations possibles sur l'avenue Carling, vous devez vous référer aux lignes directrices de la conception énoncées dans le Plan officiel d'Ottawa, sous les sections 2.5.1, 3.6.1, 3.6.2 et 3.6.3. selon le cas. [Modification 14, 8 septembre 2004]

Utilisation commerciale et résidentielle (rue Somerset)

- j. Le Conseil municipal autorisera, à partir de la rue Rochester, le prolongement vers l'ouest du concept de rue principale commerciale et résidentielle " Somerset Heights " sur la rue Somerset. Cela créera un lien à la rue Preston et à la zone commerciale Wellington Somerset.

Corridor de rue principale (rue Preston)

- k. Le Conseil municipal mettra de l'avant la rue Preston comme centre d'intérêt communautaire et culturelle et principale rue de magasinage de la zone Preston Champagne. Pour atteindre cet objectif, le Conseil municipal :
 - i. exigera une continuité dans les utilisations commerciales axées sur les piétons, avec des commerces au rez-de-chaussée des immeubles;
 - ii. favorisera les utilisations résidentielles ou d'autres utilisations pertinentes au-dessus du rez-de-chaussée;
 - iii. favorisera les utilisations dynamiques ou qui créent un thème multiculturel et permettent des activités en soirée, comme des commerces spécialisés, des restaurants et des divertissements;

- iv. favorisera la création du thème de " rue principale ", par le biais d'améliorations au paysage de rue et de continuité dans l'architecture des façades, en coopération avec les entreprises et les intérêts communautaires de la rue Preston;
- v. exigera que les immeubles d'utilisation polyvalente soient de profil moyen, construits à l'échelle humaine et qu'ils respectent le thème de rue principale énoncé dans les sections 2.5.1 et 3.6.2 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa;
- vi. jugera la rue Preston comme une zone prioritaire pour l'amélioration commerciale et du paysage de rue financée par la Ville. Cette rue participera à tout futur programme d'amélioration des façades;
- vii. s'assurera que les installations de transport public, y compris les arrêts et abribus, sont intégrées aux plans d'amélioration du paysage de rue, de façon satisfaisante pour OC Transpo.

Zone institutionnelle et communautaire

- I. Le Conseil municipal reconnaîtra la présence de la Adult High School et le complexe de logements sociaux de la zone.

Espace ouvert, installations communautaires

- m. Le Conseil municipal favorisera le maintien, l'amélioration et l'agrandissement des installations communautaires et des espaces ouverts existants. Afin de concrétiser cette politique, le Conseil municipal favorisera :
 - i. par le biais des dispositions du Règlement municipal sur la perception aux fins des parcs, l'agrandissement du parc Plouffe et du parc Ev-Tremblay à titre d'installations de loisirs locales, lorsque les terrains visés deviendront disponibles dans le cadre d'un réaménagement;
 - ii. l'ouverture au terrain de sports de la Adult High School le long de la rue Preston et l'accès de la communauté à celui ci, par le biais de discussions avec le Conseil scolaire d'Ottawa;
 - iii. le maintien de la piscine Plant.

Stationnement (terrain de la CCN)

- n. Le Conseil municipal reconnaîtra ce secteur comme étant le stationnement de la Commission de la capitale nationale pour les installations du lac Dow.

Liens verts

- o. Le Conseil municipal assurera la pérennité d'un réseau continu de liens verts le long du corridor de CP Rail et favorisera le prolongement du sentier récréatif existant du sud du Queensway à la rue Somerset, afin de créer un lien interrompu du lac Dow à la rivière des Outaouais. Les possibilités d'amélioration du réseau et d'ajout de liens seront envisagées dans le cadre des projets de réaménagement des terrains privés adjacents. Les terrains de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) situés entre la rue Somerset et l'avenue Gladstone ainsi qu'au sud de l'avenue Carling représentent des liens majeurs du réseau de liens verts. Le Conseil municipal envisagera également la possibilité d'installer de nouveaux passages piétonniers traversant d'est en ouest le corridor de CP Rail, ce qui faciliterait les déplacements d'un côté à l'autre de cet obstacle physique.

Conception urbaine

- p. Le Conseil municipal appuiera les concepts d'amélioration des liens piétonniers / verts, des points de mire aux nœuds d'entrée (c'est à dire la rue Somerset et l'avenue Carling), la modernisation du paysage de rue et l'élargissement des espaces ouverts.

Centre d'emploi secondaire

- q. Le Conseil municipal reconnaîtra la présence d'un centre d'emploi secondaire axé sur les avenues Carling et Champagne. Le centre est situé à un emplacement très pratique avec un accès fréquent et à toute heure du jour par transport public sur l'avenue Carling et à une éventuelle intersection avec le Transitway et une station. À l'examen des propositions d'aménagement, le Conseil doit tenir compte des éléments suivants :
- i. la création d'un ensemble polyvalent de bureaux, de services et de commerces de détail connexes sera favorisée. Les utilisations résidentielles dans le centre et adjacentes à celui-ci sont essentielles pour assurer une transition appropriée à la communauté résidentielle existante au nord et à l'ouest de la zone ainsi que l'intégration de la nouvelle zone à celle déjà en place. L'intégration sera également assurée grâce à une transition entre des immeubles à profil élevé et d'autres à profil plus bas, à partir de l'avenue Carling;
 - ii. des espaces ouverts paysagers serviront de zones tampons entre diverses utilisations et rehausseront l'environnement piétonnier;
 - iii. des liens piétonniers seront établis entre les diverses utilisations et à côté des zones résidentielles, des arrêts de transport en commun et du lac Dow;
 - iv. les promoteurs de projet devront fournir, s'il y a lieu, des plans illustrant l'ensoleillement ou les zones d'ombre pour éviter l'incompatibilité entre les immeubles et la zone résidentielle voisine;
 - v. en ce qui concerne les aménagements prévoyant essentiellement des bureaux, des aires de stationnement à ciel ouvert seront autorisées uniquement à la phase initiale du projet. Ainsi, un nombre restreint d'espaces de stationnement à ciel ouvert pourrait être autorisé lorsque cela est nécessaire pour la bonne exploitation du site. Au fur et à mesure que se déroule le projet, les espaces de stationnement devront être fournis sous terre ou dans un stationnement structuré;
- r. les terrains vacants de TPSGC, situés au sud de l'avenue Carling en face de l'Édifice Sir John Carling, font partie du centre d'emploi secondaire et sont liés à l'Édifice Sir John Carling et aux utilisations d'emploi de l'avenue Carling. Les immeubles à profil moyen devront se conformer aux lignes visuelles du lac Dow et de l'Édifice et à partir de ces lieux. En outre, les utilisations résidentielles seront également autorisées, en respectant le caractère de cet emplacement de choix près du lac Dow. En raison de la proximité du site avec la zone d'amélioration du traitement de l'avenue Carling (voir l'article 6.4(o) de la politique) tout réaménagement doit être fait à la lumière des sections 2.5.1, 3.6.2, et 3.6.3 du Plan officiel d'Ottawa. Dans le cadre du processus d'approbation d'un aménagement, le Conseil municipal doit également exiger la mise en œuvre d'un plan de gestion des eaux pluviales pour garantir la présence d'égouts de capacité suffisante au moment du réaménagement. [Modification 14, 8 septembre 2004]

Terrains de TPSGC (entre la rue Somerset et l'avenue Gladstone)

- s. Le Conseil municipal favorisera le réaménagement futur des terrains de TPSGC, qui présentent un fort potentiel de réaménagement intercalaire. Sur ces terrains seront regroupées diverses utilisations, y compris des commerces linéaires à l'intention de la population locale sur la rue Somerset, une utilisation d'emploi et de bureaux à profil moyen immédiatement au sud de la rue Somerset et le parc Plouffe agrandi. Le reste du site sera consacré aux utilisations résidentielles à profil moyen, avec une transition vers une zone résidentielle à profil bas adjacente à celle le long des rues Oak, Larch, Laurel et Balsam. L'accès au site par véhicule se fera par l'avenue Gladstone au sud et par la rue Somerset au nord. Les piétons et les cyclistes pourront également y avoir accès par les rues à l'est. Dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement, les questions de zonage de ces terrains seront étudiées, y compris l'examen de l'ensoleillement et des zones d'ombre, pour définir la limite appropriée pour les immeubles et l'emplacement de ceux-ci par rapport au quartier voisin.

Avenue Carling

- t. Le Conseil municipal favorisera, dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement, les améliorations au traitement esthétique de l'avenue Carling entre les rues Champagne et Rochester, afin de créer une entrée accueillante et dégagée dans la zone Preston Champagne. Ces améliorations sont réalisables par des aménagements paysagers d'envergure sur le terre plein et les terrains privés adjacents, autour des immeubles de prestige et des aires de stationnement souterraines ou dans des structures discrètes, par une plus grande marge de recul pour les étages supérieurs d'immeubles et par des allées conçues principalement pour les piétons le long de la rue et entre les immeubles. L'aménagement paysager sur le terre-plein de l'avenue Carling est assujéti aux directives sur l'écologisation des artères dans les zones urbaines.

Corridor de transport

- u. Le Conseil municipal s'assurera que les zones résidentielles sont protégées par des zones tampons contre toute transformation du corridor de CP Rail en corridor de transport multimodal. Les propositions d'aménagement résidentiel doivent être conformes à la section 4.8.8 du Plan officiel d'Ottawa, y compris l'exigence d'une étude d'impact du bruit. Afin de protéger l'actuel quartier résidentiel à l'ouest du corridor de CP Rail, tout élargissement nécessaire du corridor de transport au nord du Queensway se fera sur les terrains de TPSGC au moment du réaménagement. Au sud du Queensway, l'aménagement du corridor devra se faire sur l'emprise actuelle, afin de d'assurer la protection de la communauté résidentielle existante située immédiatement à l'est du corridor de CP Rail. La Ville admet que cette politique d'élargissement du corridor devra être assujéti aux conclusions de l'approbation de l'étude d'impact environnemental, qui n'a pas encore été menée.

Études d'impact sur la circulation

- v. Dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement, le Conseil municipal exigera la tenue d'études d'impact sur la circulation, y compris sur la gestion de la circulation, pour les sites suivants :
- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (entre la rue Somerset et l'avenue Gladstone);
 - Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (au sud de l'avenue Carling).

Ville pourrait exiger d'autres études d'impact sur la circulation lorsque l'ampleur de l'aménagement ou du réaménagement entraînera probablement de fortes répercussions sur les routes locales ou le réseau de routes collectrices et d'artères.

Étude d'impact sur l'entrée et la sortie du site Campbell Steel sera exigée à l'étape d'approbation du plan d'implantation. La possibilité d'utilisation de ces terrains pour une station de train de banlieue sera examinée avec tous les responsables fédéraux et provinciaux touchés et la compagnie CP Rail avant l'adoption ou l'approbation d'une demande de plan d'implantation.

Stationnement

- w. S'il y a lieu, le Conseil municipal négociera la construction d'un stationnement public dans le cadre des ententes sur les plans d'implantation d'envergure envisagés pour la zone. Les règlements financiers des exigences de stationnement ne seront envisagés que pour les transformations à petite échelle et les nouveaux aménagements.

Infrastructure

- x. La capacité du réseau d'égouts devra être démontrée à la satisfaction du Conseil municipal aux fins d'approbation des demandes de plans d'implantation.

Liens piétonniers au transport en commun

- y. Le Conseil municipal favorisera l'aménagement de liens piétonniers sûrs et à l'abri des intempéries vers les lieux desservis par le transport en commun adjacents à l'avenue Carling et aux rues Preston et Somerset, s'il y a lieu. Des exigences moindres en matière de stationnement sur place pourraient être un moyen d'atteindre cet objectif.

Sites potentiellement contaminés

- z. Le Conseil municipal exigera que les sites, identifiés comme potentiellement contaminés à l'annexe M, soient assujettis aux politiques énoncées à la section 4.8.4 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Escarpement

- aa. Dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement, le Conseil municipal protégera contre toute érosion additionnelle l'escarpement existant, qui jouxte la faille illustrée dans l'annexe M.

Bruit

- bb. Dans le cadre du processus d'approbation des projets d'aménagement, le Conseil municipal tiendra compte des lignes directrices de la Ville sur l'atténuation du bruit pour tout nouvel aménagement adjacent aux artères et à l'autoroute provinciale 417.

Capacité des services

- cc. Avant d'approuver une demande d'approbation d'aménagement (p. ex., plans de lotissement ou de copropriété, règlement relatif aux parties de lots de terrain, plans d'implantation, modification au règlement de zonage, approbations, projets de complexe d'immeubles, etc.) la Ville doit s'assurer que ses systèmes de traitement des eaux usées et des eaux pluviales ainsi que d'approvisionnement en eau ont la capacité nécessaire pour desservir l'aménagement prévu. Si cela n'est pas le cas, la Ville ou le propriétaire devra assurer et financer les améliorations nécessaires, à la satisfaction de la Ville.