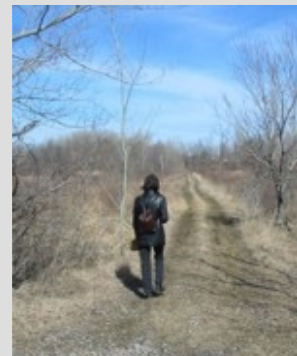


Plan de conception communautaire de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la phase 1 Area)



juillet 2005

12. COLLECTIVITÉ URBAINE DE L'EST - PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE (SECTEUR DE LA PHASE 1)

RECOMMANDATION MODIFIÉE DU COMITÉ

Que le Conseil approuve le Plan de conception communautaire (Phase 1) de la collectivité urbaine de l'Est, tel que décrit dans le Document n° 7 (distribué sous pli distinct), modifié de la façon suivante :

1. Que le Plan de conception communautaire de la collectivité urbaine de l'Est soit modifié par :
 - a) L'ajout à l'avant-dernière puce de la page 3 de la mention :
« Indique le lieu d'enfouissement et sa zone d'influence ».
 - b) La modification de la figure 6 par l'inclusion d'une référence au lieu d'enfouissement;
 - c) La modification du troisième paragraphe de l'alinéa 3.1 par l'ajout des mots « matières organiques destinées au compostage ».
 - d) L'ajout à l'alinéa 4.1 d'une référence à : « Alinéa 3.8 Lieux d'enfouissement de déchets solides ».
 - e) L'ajout à l'alinéa 4.4 de la mention :
« Les terrains de Waste Services Inc. (WSI) sont réglementés en vertu d'un certificat d'autorisation délivré par le ministère de l'Environnement. Ce certificat ne comporte aucune date d'échéance et on s'attend à ce que WSI poursuive ses activités pendant de nombreuses années encore. Il est dans l'intérêt de WSI, de la Ville et des futurs résidents de notre collectivité de reconnaître que cette décharge est un élément clé de l'infrastructure de gestion des déchets de la région et qu'elle joue un rôle important en assurant à la collectivité des services de recyclage, de compostage et d'élimination des déchets. Les projets d'aménagement ne devraient pas nuire à sa capacité de réaliser son mandat de servir la collectivité. »
 - f) L'ajout au paragraphe 4 de l'alinéa 4.4 des mentions :
« D-1 et D-4 », « déchets solides industriels et boues d'épuration » et
« Le promoteur devra compléter les études et la Ville ne donnera son aval à l'aménagement prévu - qui est indiqué sur les figures du Plan de conception communautaire - dans la zone d'influence que lorsqu'elle aura reçu les résultats de ces études, lesquelles études auront été réalisées à sa satisfaction. »
 - g) L'ajout à l'alinéa 4.6 de la mention :
« Le lieu d'enfouissement actuel est en fonction depuis les années 1960 ». Il devrait continuer ses activités durant la période de planification, ce qui pourrait imposer certaines restrictions sur l'utilisation de terrains avoisinants. »
 - h) L'ajout à l'alinéa 6.1 de la phrase n° 3 suivante :

Toute demande d'aménagement doit être accompagnée par les études techniques indiquées dans la liste des études et évaluations requises. En outre, les demandes pour des terrains qui se trouvent dans la zone d'influence de 500 m de WSI doivent être accompagnées d'études relatives à la zone d'influence du lieu d'élimination de déchets solides. »

2. Que la directive soit donnée au personnel, lors de la préparation du Plan de conception communautaire du centre polyvalent, de réévaluer l'alignement de la rocade de Blackburn Hamlet dans le voisinage de Mer Bleue.
3. Que la composante « logement social » du Plan de conception communautaire (Phase 1) de la collectivité urbaine de l'Est consiste d'une proportion d'au moins 7 % de logements résidentiels (c'est-à-dire qui sont abordables pour les 20 % de ménages d'Ottawa à faible revenu), sous réserve de l'obtention d'un financement du gouvernement fédéral ou provincial.

MOTION N° 37/39

Proposée par le conseiller R. Bloess
Secondée par le conseiller H. Kreling

ATTENDU QUE le Plan de conception communautaire (PCC) de la collectivité urbaine de l'Est prévoit l'aménagement d'un minimum de 50 % de routes de service à un côté bâti en bordure des corridors de ruisseau, des espaces verts et des zones environnementales; et

ATTENDU QU'il existe diverses méthodes pour calculer le pourcentage de routes de service à un côté bâti comme la différence entre la distance linéaire de ces routes divisée par la distance linéaire de la ligne de lot arrière ou le calcul de l'espace entourant les éléments saillants du terrain (boisé, ruisseau, etc.);

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QU'un objectif de 50 % soit inclus dans le PCC relatif à l'aménagement de routes de service à un côté bâti en bordure des corridors de ruisseau, des espaces verts et des zones environnementales.

ADOPTÉE

1.	INTRODUCTION	1
1.1	CONTEXTE	1
1.2	BUT ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....	2
1.3	PROCESSUS PROPOSÉ POUR L'ÉTUDE ET PARTICIPATION DES GROUPES INTÉRESSÉS	4
2.	PRINCIPAUX ÉLÉMENTS QUI INFLUENT SUR LE PCC.....	5
2.1	PLAN DIRECTEUR DE LA CEINTURE DE VERDURE DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE (CCN) (1996).....	5
2.2	DÉCLARATION DE PRINCIPES PROVINCIALE.....	5
2.3	PLAN OFFICIEL DE LA VILLE D'OTTAWA (LE 14 MAI 2003).....	5
2.4	RÈGLEMENT DE ZONAGE N ^o 333 DE 1999 DE L'ANCIENNE VILLE DE GLOUCESTER.....	6
2.5	PLAN DIRECTEUR DES LOISIRS POUR L'AIRES DE CROISSANCE DE GLOUCESTER.....	6
3.	CONDITIONS ACTUELLES	7
3.1	UTILISATIONS DES TERRAINS DU SECTEUR ET DES TERRAINS AVOISINANTS	7
3.2	STATISTIQUES EN MATIÈRE DE POPULATION ET DE LOGEMENTS.....	9
3.3	TOPOGRAPHIE ET CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES	10
3.4	LES AIRES NATURELLES, ÉLÉMENTS PRÉCIEUX DE L'ENVIRONNEMENT	10
3.5	LES CARACTÉRISTIQUES SOCIOCULTURELLES, ÉLÉMENTS PRÉCIEUX DE L'ENVIRONNEMENT.....	15
3.6	RESEAU DE TRANSPORT	16
3.7	INFRASTRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT EN EAU	16
3.8	INFRASTRUCTURE DES ÉGOUTS SÉPARATIFS.....	16
3.9	GESTION DES EAUX PLUVIALES	17
3.10	DEMANDES D'AMÉNAGEMENT EN COURS.....	18
4.	PRINCIPES DIRECTEURS ET PLAN PROPOSÉ – SECTEUR DE LA PHASE 1.....	23
4.1	UTILISATIONS DES SOLS, OBJECTIFS EN MATIÈRE DE DENSITÉ ET POTENTIEL D'AMÉNAGEMENT	23
4.2	GESTION DES EAUX PLUVIALES	31
4.3	RÉSEAU D'ESPACES VERTS.....	31
4.4	INSTALLATION D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS	35
4.5	RÉSEAU DE TRANSPORT	36
4.6	INCIDENCE SUR LA COLLECTIVITÉ ET MESURES D'ATTÉNUATION POSSIBLES.....	42
5.	LIGNES DIRECTRICES POUR LA CONCEPTION COMMUNAUTAIRE.....	43
5.1	PRINCIPES ET LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER.....	43
5.2	LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE D'ARCHITECTURE	48
5.3	STRUCTURE COMMUNAUTAIRE	57
6.	MISE EN ŒUVRE	61
6.1	CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'EXAMEN DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT	61
6.2	PROCESSUS DE MODIFICATION DU PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE (PCC)	62
7.	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	65

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le secteur visé par le présent Plan de conception communautaire (PCC) se trouve dans la partie sud-est de la communauté d'Orléans. Il est délimité à l'est par le chemin Mer Bleue, au sud par une ancienne voie ferrée du Canadien Pacifique longeant la tourbière de la Mer Bleue, à l'ouest par la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale et au nord par un couloir de transport de l'électricité (voir les figures 1 et 2). Le secteur a une superficie totale d'environ 570 hectares.

En s'inspirant d'un plan conceptuel général approuvé en mai 1993, l'ancienne Ville de Gloucester avait préparé un dessin intitulé *East Urban Community Orléans Expansion*. Le dessin montrait un réseau routier, définissait les utilisations de terrains et désignait les zones résidentielles à densités faible et moyenne. Mis à jour en novembre 2000, le dessin a obtenu une approbation de principe du Conseil municipal de Gloucester au mois de décembre de la même année.

Depuis, les utilisations du sol ont été modifiées à plusieurs reprises dans le secteur à l'étude. Par ailleurs, celui-ci est maintenant assujéti à l'orientation stratégique énoncée dans le nouveau Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa, lequel a été adopté par la Province en novembre 2003 (appels en instance). Les modifications aux utilisations du sol et les politiques clés du PO comprennent les suivantes :

- La désignation de zone de collectivité en développement pour la majeure partie du secteur à l'étude et l'obligation d'élaborer un plan de conception communautaire avant tout projet d'aménagement (voir la figure 3);

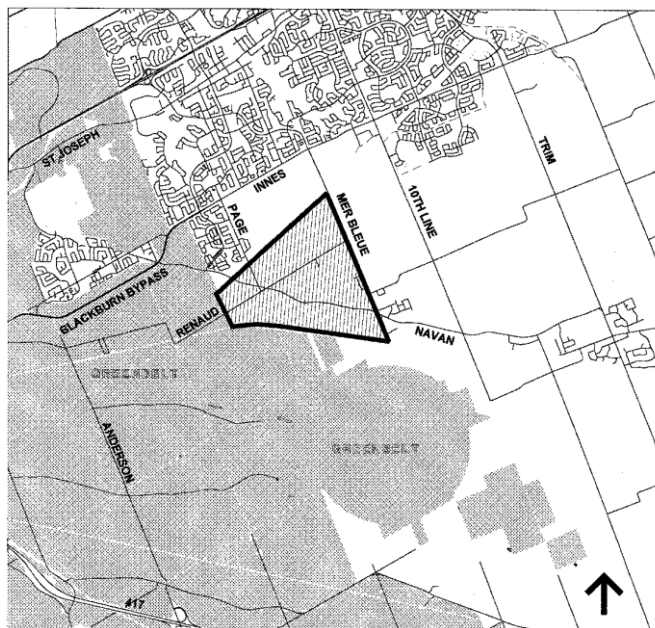


Figure 1 : Secteur visé par l'étude par rapport à Orléans.

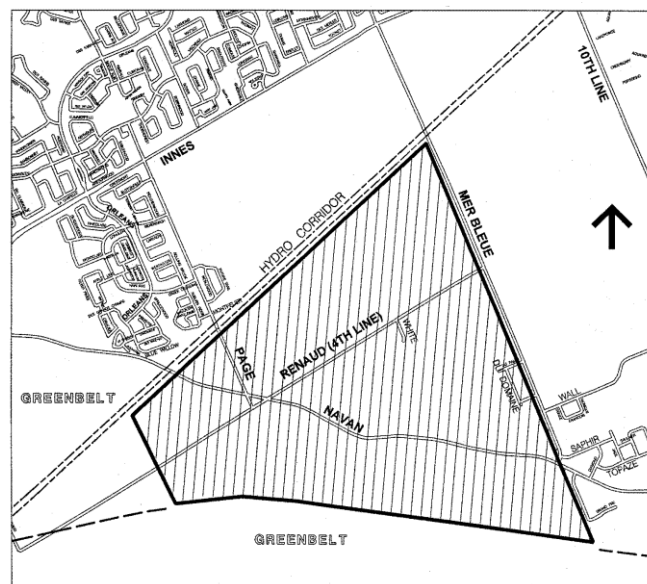


Figure 2 : Limites du secteur à l'étude.

- L'ajout d'une utilisation polyvalente¹ et l'exigence réglementaire d'un plan de conception communautaire pour le centre polyvalent, avant d'entreprendre tout projet d'aménagement. La sous-section 3.6.2 du PO stipule que « dans le cas du centre polyvalent situé au sud du chemin Innes et à l'ouest du chemin Mer Bleue, l'aménagement ne sera permis qu'après l'adoption par la Ville d'un plan secondaire. »;
- Le changement de désignation pour l'utilisation des sols, de parc commercial/zone industrielle à aire urbaine générale² dans la partie nord-est du secteur à l'étude;
- Un tracé du futur prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet, différent de celui qui est illustré dans *East Urban Community Orléans Expansion*;
- Les politiques du Plan officiel portant sur un réseau routier modifié, une plus forte densité près des arrêts du réseau de transport en commun, des espaces libres dans un rayon de 400 mètres des lotissements résidentiels ainsi que des objectifs précis en matière de densité et de combinaison de différents types d'habitation pour les collectivités en développement;
- Une nouvelle orientation stratégique visant la protection de l'habitat du poisson et des éléments naturels.

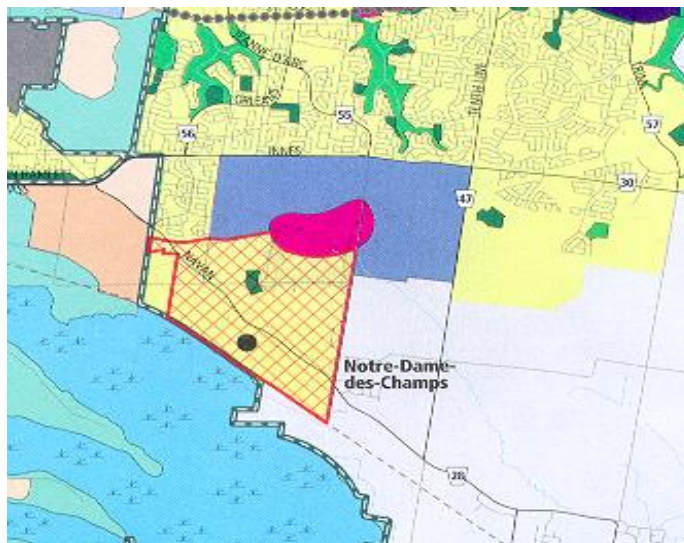


Figure 3 : Montre la répartition des zones d'aire urbaine générale, de collectivité en développement et de centre polyvalent.

Le présent document et les figures qui l'accompagnent ont pour objectif de modifier et de mettre à jour les plans effectués par le passé sur le secteur à l'étude, de manière à tenir compte des nouvelles conditions et des objectifs énoncés dans le Plan officiel en ce qui touche les secteurs devant faire l'objet d'un plan de conception communautaire.

1.2 But et objectifs de l'étude

Le secteur à l'étude est divisé en trois sous-secteurs géographiques, comme l'illustre la figure 4. Étant donné que les décisions en matière d'aménagement doivent tenir compte des aspects et du produit final propres à chaque secteur, un PCC sera élaboré pour chacun d'entre eux. Tous les PCC présenteront une vision exhaustive et coordonnée des projets d'aménagement futurs. Toutefois, c'est le présent PCC qui établira le cadre de planification général des trois secteurs.

¹ La désignation d'utilisation polyvalente a été ajoutée au Plan officiel à la suite d'une étude sur le plan conceptuel du parc Eden, préparé pour le compte de Richcraft Homes.

² Ce changement de désignation résulte également de l'étude sur le plan conceptuel du parc Eden.

Ce PCC porte sur le secteur de la phase 1. Le présent document :

- précise de quelle façon les objectifs du nouveau Plan officiel en matière de combinaison des types d'habitation, de densité résidentielle, de parcs et d'espaces verts peuvent être réalisés;
- illustre la disposition de tous les types d'utilisation des sols, des parcs, des espaces verts et des couloirs de transport;
- présente un tableau sommaire des utilisations des sols, qui indique les superficies des terrains, le nombre d'habitations, les zones d'emploi et les densités;
- sert de ligne directrice en matière de développement communautaire, prenant en compte l'orientation stratégique du nouveau Plan officiel à l'égard de la conception.

En outre, le PCC du secteur de la phase 1 :

- tient compte des particularités de l'aire urbaine générale³, de la phase 2 et des terrains désignés centres polyvalents adjacents, ainsi que du fait qu'ils feront également l'objet d'un examen dans le cadre de leur propre PCC;
- organise de façon rationnelle la superficie et les limites géographiques des terrains désignés centres polyvalents;
- détermine les principales utilisations des sols, densités et infrastructures possibles du secteur de la phase 2 et de la zone de centre polyvalent;
- désigne le site d'enfouissement et sa zone d'influence;
- établit le réseau de routes collectrices pour l'ensemble du secteur visé.

La Ville a produit, concurremment et en coordination avec le présent PCC, un rapport directeur détaillé sur l'infrastructure intitulé *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec Consulting Ltd., 2004) ainsi qu'un document appelé *Report on Geotechnical Considerations: East Urban Community* (Golder Associates Ltd., 2004). Ces deux études ont été effectuées en complément du présent PCC et visent à orienter

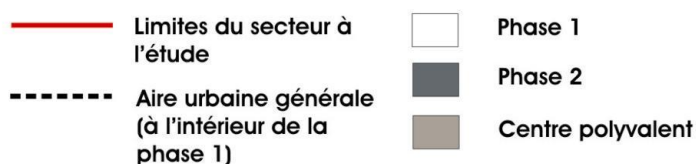


Figure 4 : Superficies couvertes par la phase 1, la phase 2 et la zone centre polyvalent, ainsi que par la zone d'aire urbaine générale à l'intérieur de la phase 1.

³ L'aire urbaine générale a une superficie d'environ 32 hectares. Elle ne sert qu'à des fins contextuelles et n'est donc pas assujettie aux politiques régissant le PCC.

l'aménagement du secteur à l'étude, plus précisément en ce qui touche la planification de l'infrastructure et les questions géotechniques.

1.3 Processus proposé pour l'étude et participation des groupes intéressés

L'élaboration du PCC visant les terrains de la phase 1 a commencé à la fin du mois d'octobre 2003 par la compilation de documents d'information, la mise sur pied du Comité consultatif technique (CCT), l'envoi d'un avis aux groupes intéressés et la détermination des études nécessaires au projet. Des renseignements généraux sur les objectifs du PCC, les dates clés et les activités liées au projet ont été affichés dans la section Consultations publiques du site Web de la Ville.

Les premières réunions de propriétaires fonciers et du CCT ont eu lieu en novembre 2003, tout comme la première séance de consultation publique. Les résidents du secteur à l'étude ont été informés du PCC et de la séance de consultation par des annonces publiées dans les journaux communautaires ou envoyées par la poste à tous les propriétaires de terrains situés à l'intérieur des limites du secteur (phase 1, phase 2 et centre polyvalent). Selon les feuilles de signatures, environ 60 personnes ont participé à la séance de consultation publique. Dans les quelques feuilles de commentaires retournées par les participants, deux préoccupations principales ressortent : la période prévue pour le branchement du secteur à l'étude aux services publics (égouts pluviaux et sanitaires) et l'augmentation du volume de circulation.

En avril 2004, une deuxième série de réunions de propriétaires fonciers et du CCT s'est tenue, suivie en mai par la deuxième séance de consultation publique sur le PCC. C'est à ces réunions que l'ébauche du plan conceptuel de la phase 1 du projet a été présentée.

Enfin, une troisième série de réunions et de consultations publiques a eu lieu en décembre 2004 et en janvier 2005, au cours desquelles l'ébauche révisée d'un *schéma directeur d'aménagement* et d'un *plan de démonstration* ainsi que l'ébauche du document du PCC ont été présentées. Les résidents pouvaient se procurer des exemplaires des plans et du document au Centre du service à la clientèle d'Orléans. Les personnes et groupes ayant participé aux consultations publiques précédentes ont également été avisés de la disponibilité de ces documents.

En plus des réunions susmentionnées, d'autres séances ont eu lieu tout au long de l'étude, auxquelles ont pris part des conseils scolaires, des offices de protection de la nature, des propriétaires fonciers et d'autres groupes intéressés, selon la demande et les besoins.

On espère que les personnes et groupes intéressés continueront de participer à la planification du secteur. Ils pourront le faire notamment à l'occasion des réunions prévues et de celles consacrées à l'examen de modifications au Plan officiel (le cas échéant), de changements de zonage, de plans de lotissement et de demandes d'aménagement futures.

2. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS QUI INFLUENT SUR LE PCC

La présente section vise à donner un aperçu des politiques fédérales, provinciales et municipales qui influent sur le Plan de conception communautaire (PCC).

2.1 Plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale (CCN) (1996)

Dans son Plan directeur de la Ceinture de verdure, la CCN divise cette dernière en plusieurs zones; le secteur de la tourbière de la Mer Bleue et le secteur agricole est (nord) sont adjacents au secteur à l'étude et se trouvent essentiellement à l'ouest et au sud du secteur. Comme le montre la figure 5, la tourbière de la Mer Bleue, une zone naturelle principale, est attenante à la limite sud du secteur qui nous intéresse. C'est « la plus grande tourbière de la région de la capitale nationale et la plus vaste zone naturelle de la Ceinture de verdure. [...] La Mer Bleue est aujourd'hui l'habitat d'espèces végétales et animales rares d'importance nationale. » (CCN, 1996, p. 94). Selon le Plan directeur de la Ceinture de verdure, l'aménagement futur de terrains au nord de la tourbière comporte des contraintes et pourrait avoir des répercussions néfastes sur la fonction écologique et l'intégrité de la tourbière. Il est donc crucial, afin d'assurer cette intégrité, de porter une attention particulière aux caractéristiques d'utilisation de tout terrain adjacent à la tourbière.

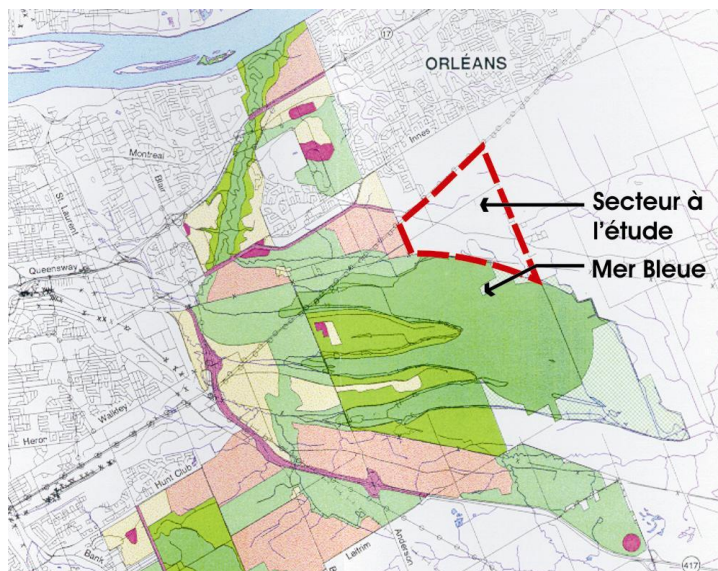


Figure 5: L'emplacement du secteur à l'étude est indiqué en rouge et celui de la zone naturelle principale de la tourbière de la Mer Bleue, en vert foncé (CCN, 1996, 36).

2.2 Déclaration de principes provinciale

La Déclaration de principes provinciale (DPP, 2005) est l'énoncé de politiques de l'Ontario sur les questions d'intérêt provincial prévues dans la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990. Les politiques clés sur lesquelles repose le PCC portent sur *la création de collectivités fortes, le logement, le patrimoine naturel et les dangers naturels*. En approuvant le nouveau Plan officiel de la Ville d'Ottawa, la Province confirme que le document tient suffisamment compte de la Déclaration de principes provinciale.

2.3 Plan officiel de la Ville d'Ottawa (le 14 mai 2003)

Le Conseil municipal a approuvé le nouveau Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa le 14 mai 2003, et le ministre des Affaires municipales a donné son avis d'approbation du Plan le

10 novembre 2003. Depuis son adoption, le Plan fait l'objet de divers appels interjetés auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Indépendamment de ces appels, ce sont les politiques clés *Collectivité en développement* et *Développement coopératif de la collectivité et plans de conception communautaire* qui ont influé sur l'élaboration du PCC, ainsi que certaines politiques décrites dans les sections *Gestion de la croissance*, *Plan directeur des transports*, *Caractéristiques et fonctions naturelles*, *Espaces verts*, *Stratégie pour les parcs et les aires de loisirs*, *Commerce de détail*, *Principaux sentiers récréatifs*, *Caractéristiques naturelles urbaines*, *Désignation d'utilisation de terrains adjacents*, *Protection de l'environnement*, *Protection de la santé et de la sécurité* et *Lieux d'élimination des déchets solides*.

Les terrains de la phase 1 du secteur à l'étude sont désignés *aires urbaines générales* et *espaces libres importants* à l'annexe B du Plan officiel. De plus, une grande partie du secteur comporte la désignation supplémentaire de *collectivité en développement*. Les politiques associées à chacune de ces désignations s'appliqueront à l'aménagement du secteur à l'étude.

2.4 Règlement de zonage n° 333 de 1999 de l'ancienne Ville de Gloucester

Les règlements de zonage des anciennes municipalités d'Ottawa demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau règlement de zonage général soit adopté. Aux termes du Règlement de zonage n° 333 de 1999 de l'ancienne Ville de Gloucester, la majorité des terrains vacants situés dans le secteur à l'étude sont désignés zone de croissance future (Fg). D'autres zonages dans le secteur correspondent aux utilisations actuelles, notamment la *zone institutionnelle et communautaire* (Ic), la *zone industrielle de décharge contrôlée* (Mf), la *zone de commerce de quartier* (Cn) et la *zone résidentielle d'habitations unifamiliales 5* (Rs5). Deux zones à utilisation différée sont attenantes à la limite sud de propriété : *zone de croissance future à utilisation différée* (HFg) et *zone industrielle de décharge contrôlée à utilisation différée* (HMf). Une fois que le PCC sera achevé, approuvé et adopté par le Conseil municipal, il sera possible d'appliquer des règlements de zonage conformes aux utilisations urbaines prévues dans le secteur à l'étude.

2.5 Plan directeur des loisirs pour l'aire de croissance de Gloucester

En 1992, la Ville de Gloucester a conçu un Plan directeur des loisirs pour répondre aux besoins de ses zones de croissance. Le plan d'aménagement conceptuel qui accompagne ce document illustre le réseau de parcs et d'espaces libres proposé dans l'ensemble du secteur à l'étude. Bien que l'on se soit inspiré du Plan directeur des loisirs de 1992 pour concevoir le dessin intitulé *East Urban Community Orleans Expansion*, ce dernier ne comprend que peu des terrains boisés et des éléments naturels proposés dans le Plan. Le présent PCC se penche sur l'apport potentiel de ces éléments dans un réseau de parcs et d'espaces libres.

3. CONDITIONS ACTUELLES

3.1 Utilisations des terrains du secteur et des terrains avoisinants

Le secteur visé par l'étude mesure 570 hectares, comme l'indique la figure 6⁴. Le secteur de la phase 1 a une superficie de 206 hectares. Les terrains appartiennent à des membres de l'industrie de l'aménagement et à des propriétaires fonciers résidents.

Mis à part les structures existantes, dans l'ensemble, les terrains du secteur à l'étude ne sont pas aménagés. La plupart des bâtiments actuels sont des maisons unifamiliales et des garages et sont construits le long des chemins Navan, Renaud et Pagé. Une grande partie des terrains situés à l'arrière des maisons est constituée de prairies ou de terrains boisés. Le modèle de propriété d'autrefois, formé de parcelles longues et étroites s'étendant au nord et au sud des chemins actuels, est toujours apparent.

En plus des habitations résidentielles, quelques commerces se trouvent le long des chemins Navan et Mer Bleue.

La plupart d'entre eux sont modestes, mais l'entreprise Waste Services Inc. (WSI) occupe un terrain d'environ 57,5 hectares du côté sud du chemin Navan. En service depuis les années soixante, ce site accepte les déchets solides non dangereux comme les débris de construction et de démolition, les matières inorganiques ainsi que les matières organiques destinées au compostage. Selon le Plan officiel, « les propositions d'aménagement se trouvant dans un rayon de 500 mètres de lieux actifs

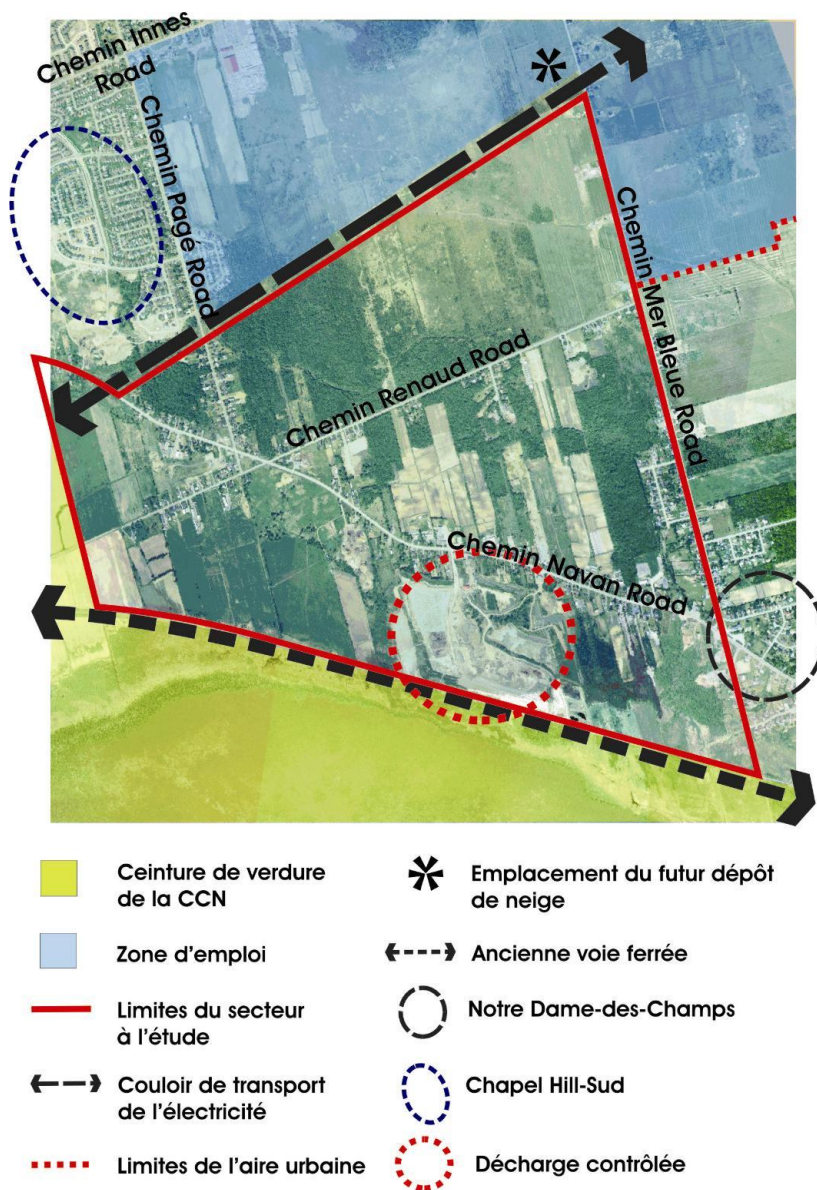


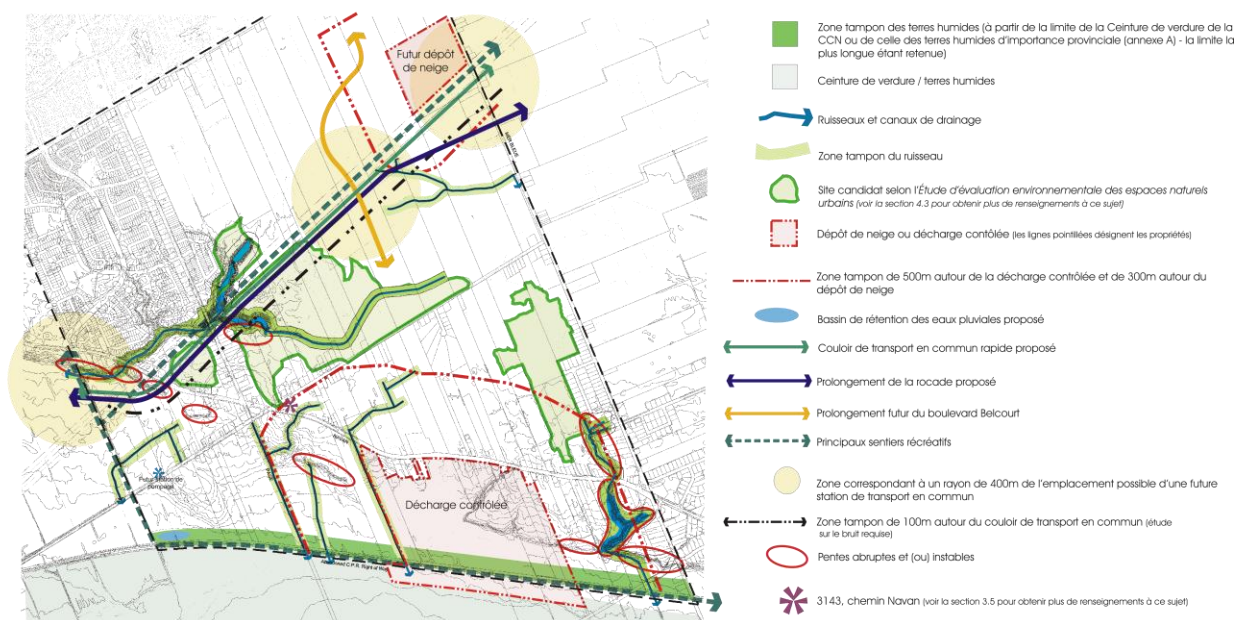
Figure 6 : Secteur visé par l'étude et zones avoisinantes.

⁴ La superficie comprend les terrains destinés au couloir de transport en commun rapide et au prolongement de la rocade.

d'élimination de déchets ou d'une autre zone d'influence, doivent démontrer que la décharge n'aura aucune incidence sur l'utilisation proposée et que celle-ci n'influera pas sur la poursuite des activités de lieu d'enfouissement (p. ex., une utilisation qui pourrait avoir une incidence sur la nappe phréatique). » Le PO stipule également que « les utilisations à l'égard desquelles une étude pourrait être requise comprennent celles qui mettent en cause des gens ou les utilisations agricoles [...]. L'étude traitera des questions suivantes : les gaz d'enfouissement, la contamination des eaux souterraines et de surface par le lixiviat, les odeurs, les ordures, les émanations de contaminants par la circulation connexe de véhicules, les incidences visuelles, la poussière, le bruit, d'autres émissions, les incendies, les eaux de ruissellement, les vecteurs, de même que la vermine. Une attention particulière est accordée à la production et à la migration de méthane. » Comme l'indique la figure 7, la décharge de Waste Services Inc. fait partie du secteur de la phase 2; toutefois, sa zone d'influence de 500 mètres couvre une portion importante de l'ensemble du secteur visé par le PCC, y compris une partie de la phase 1.

PCC de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la phase 1)

Figure 7 - Influences sur l'aire d'étude



Aucun terrain à usage institutionnel, municipal ou récréatif ne fait partie du secteur de la phase 1. Cependant, à l'intérieur de celui de la phase 2 se trouvent un parc, un bâtiment communautaire et un terrain boisé dont la Ville d'Ottawa est propriétaire, ainsi qu'une ancienne école qui appartient maintenant à des intérêts privés.

Le secteur visé par le PCC est bordé au sud et à l'ouest par la Ceinture de verdure de la CCN. La communauté de Chapel Hill-Sud est adjacente à la partie nord-est du secteur à l'étude. Les terrains situés au nord du couloir de transport de l'électricité, qui pour la plupart ne sont pas aménagés, sont désignés zones d'emploi et centres polyvalents aux termes du Plan officiel. Toutefois, les lotissements commerciaux sont de plus en plus nombreux dans cette zone, surtout

le long du chemin Innes. On prévoit également l'aménagement d'un dépôt de neige du côté ouest du chemin Mer Bleue, au nord du couloir de transport de l'électricité.

Bien que certains terrains situés dans la portion est du secteur à l'étude fassent partie de l'aire urbaine et soient désignés zones d'emploi, la majorité des terrains dans cette section se trouvent à l'extérieur de l'aire urbaine. C'est le cas de la moitié est de Notre-Dame-des-Champs, une collectivité située au sud-est du secteur à l'étude et désignée village selon le Plan officiel. Les utilisations des terrains avoisinants sont indiquées à la figure 6.

3.2 Statistiques en matière de population et de logements

Le secteur visé par le PCC fait partie de la sous-zone d'Orléans de la ville d'Ottawa. Le Recueil de données de la Ville (mars 2004) donne un aperçu des statistiques en matière de population et de logements dans cette sous-zone, qui comprend des terrains situés à l'extérieur du secteur touché par le PCC. La taille moyenne des ménages en 2004 était de 3,1 personnes (tableaux 1, 7 et 21, Ville d'Ottawa, 2004). En 2001, Orléans comptait 86 205 résidents répartis entre 27 700 habitations. Toutefois, comme l'indique le tableau ci-dessous, le nombre estimé de logements habités à Orléans à la fin de 2003 était supérieur à celui de 2001. Les renseignements qui figurent dans les tableaux suivants sont tirés du Recueil de données de la Ville (mars 2004).

Prévisions en matière de logements et de population, par sous-zone, Ville d'Ottawa, 2003

Habitations unifamiliales	Habitations jumelées	Maisons en rangée	Appartements	Total	Population estimée
19 678	1 666	7 569	1 519	30 432	94 815

On prévoit que la population d'Orléans augmentera de façon constante au cours des 15 prochaines années pour atteindre environ 130 500 habitants en 2021.

Prévisions démographiques, par sous-zone, Ville d'Ottawa, 2001-2021

	2001	2006	2011	2021
Population	88 200	99 700	111 100	130 500

Le tableau ci-dessous indique l'augmentation correspondante prévue des ménages à Orléans en 2001 ainsi que les projections entre 2001 et 2021.

Nombre de ménages prévu, par sous-zone, Ville d'Ottawa, 2001-2021

	2001	2006	2011	2021
Ménages	28 600	33 700	39 200	50 000

La majorité des habitations construites récemment dans la sous-zone d'Orléans sont des habitations unifamiliales et en rangée. Très peu d'immeubles d'appartements et d'habitations jumelées y ont été bâtis ces dernières années.

Nombre brut de nouvelles habitations, par sous-zone, Ville d'Ottawa, 2001-2003

	Habitations unifamiliales	Habitations jumelées	Maisons en rangée	Immeubles d'appartements	Total
2001	558	0	127	49	734
2002	633	90	252	3	978
2003	427	6	565	2	1 000

En examinant une photographie aérienne et des cartes indiquant les propriétés, on a pu dénombrer environ 250 habitations à l'intérieur des limites du secteur à l'étude. En supposant qu'un foyer est composé en moyenne de 3,1 personnes, ces habitations pourraient loger environ 775 personnes.

3.3 Topographie et caractéristiques physiques

Le territoire entier du secteur à l'étude est relativement plat, à l'exception de certains terrains en ravins, d'une crête d'environ dix mètres de haut surplombant un escarpement en pente douce parallèle au côté sud du chemin Navan ainsi que de terrains modifiés par suite de l'exploitation du site d'enfouissement de la WSI Inc. Au même niveau que la tourbière de la Mer Bleue, les basses terres situées au sud de l'escarpement sont mal drainées.

Afin de servir d'étude préliminaire au plan de conception communautaire, compte tenu des densités résidentielles ciblées dans le PO, la Ville a effectué un examen approfondi de la capacité portante du sol. L'analyse révèle que les sols sont composés principalement d'argile marine sensible (jusqu'à une profondeur de 25 à 50 mètres) et recouverts en partie de sable (Golder Associates Ltd., 2004). Ces conditions auront sans doute une incidence sur les possibilités d'aménagement et limiteront la capacité du sol de supporter divers types de constructions sur des fondations traditionnelles.

De plus, la stabilité des pentes dans certaines zones situées le long des zones d'écoulement des eaux et de l'escarpement soulève des inquiétudes. Ces zones sont indiquées à la figure 7. Le document intitulé *Report on Geotechnical Considerations: East Urban Community* (Golder Associates Ltd., 2004) donne des détails sur les conditions du sol et la stabilité des pentes dans le secteur.

Bien que ces formes de relief puissent imposer certaines limites à l'aménagement, elles contribuent aussi à créer des points de vue et des échappées intéressants dans la nouvelle collectivité et donnent lieu à des genres de bâtiment novateurs.

3.4 Les aires naturelles, éléments précieux de l'environnement

Le document de 1992 intitulé *East Urban Community Master Drainage Plan* et produit par Gore and Storrie Ltd. présente les renseignements les plus complets qui existent sur le secteur à l'étude. Il comporte une évaluation des ressources biologiques (*Biological Resources Evaluation*) qui décrit en détail les milieux aquatiques et terrestres du secteur visé par le PCC et fournit une base environnementale permettant de comprendre les aspects environnementaux naturels du secteur. Cependant, comme les données ne sont pas récentes, les méthodes utilisées

pour évaluer le caractère environnemental et l'importance des éléments naturels ont changé depuis l'achèvement du rapport en 1992, époque où aucun critère d'évaluation standard n'existait pour analyser les valeurs naturelles. Une évaluation plus subjective des éléments naturels a été effectuée en fonction de l'âge, de la structure, de l'habitat, de la superficie, de la flore et de la faune ainsi que de la rareté des espèces. Depuis 1992, l'étude sur la stratégie de l'écosystème naturel de l'ancienne Région, l'étude des aires libres et naturelles de l'ancienne Ville d'Ottawa et l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (EEEENU) en cours fournissent à peu près toutes les mêmes critères d'évaluation de l'importance des aires naturelles à l'échelle régionale et locale. Il faudra analyser plus en profondeur ces éléments naturels du secteur faisant l'objet du présent plan de conception communautaire au moyen des critères d'évaluation proposés dans l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels afin de déterminer les éléments naturels importants du secteur à l'étude.

Bon nombre des caractéristiques environnementales décrites ci-dessous ne figuraient pas dans le plan *East Urban Community Orléans Expansion* portant sur le secteur à l'étude. Dans le cadre du présent processus de PCC, ces caractéristiques ont été examinées de nouveau en vue de leur intégration possible dans le schéma directeur d'aménagement, comme le prescrit le Plan officiel de la Ville d'Ottawa.

Milieu aquatique

Le secteur à l'étude comporte trois bassins hydrographiques distincts : le ruisseau Mud, le ruisseau McKinnon et les affluents de la Mer Bleue. Selon le plan directeur de drainage élaboré par Gore and Storrie Ltd., le ruisseau Creek draine la majeure partie du secteur à l'étude vers le sud-ouest, où il se jette dans le ruisseau Green. [...] Le ruisseau McKinnon coule en direction sud-est et se jette dans le ruisseau Bear, puis dans la rivière Nation Sud. La zone sud-est du secteur à l'étude s'écoule dans des fossés longeant la bordure nord de la Mer Bleue, puis vers le sud-est par une série de drains municipaux, jusqu'au ruisseau Bear (Gore and Storrie, 1992, D3-1). En plus de ces ruisseaux, l'étude relève d'autres canaux de drainage qui ne portent pas de nom (voir la figure 7).

Les offices de conservation de la nature ayant compétence sur le secteur en question accordent de l'importance à la possibilité qu'ont ces ruisseaux et ces conduits de drainage d'être des lieux favorables à l'habitat des poissons. Dans l'évaluation des ressources biologiques effectuée par Gore and Storrie Ltd. (1992, pages 3 à 12), il est précisé que l'habitat du poisson est assez précaire dans les ruisseaux Mud et McKinnon. Toutefois, on indique aussi que le ruisseau McKinnon contient plusieurs bassins dans son courant [...] qui permettent aux poissons de se réfugier pendant les périodes de sécheresse, et que le ruissellement, très faible actuellement, de Gloucester vers le ruisseau McKinnon ne devrait pas diminuer considérablement, car cette situation pourrait avoir des effets néfastes sur les refuges de poissons (Gore and Storrie Ltd., 1992, pages 5 à 8 et 3 à 12). Dans leur évaluation, les auteurs affirment que les affluents de la Mer Bleue ne constituent pas un habitat sain pour les poissons (1992, pages 3 à 12). Le document contient également une liste des espèces de poissons que l'on trouve dans le secteur à l'étude.

Depuis l'élaboration du plan *East Urban Community Orléans Expansion*, un certain nombre de changements ont été apportés à la réglementation des pêches. Plusieurs dispositions de la *Loi sur*

les pêches, qui est appliquée par le ministère fédéral des Pêches et des Océans (MPO), visent à assurer la conservation et la protection de l'habitat du poisson. Plus précisément, l'article 35 de la Loi interdit la détérioration, la destruction ou la perturbation (DDP) de l'habitat du poisson, à moins qu'elles n'aient été autorisées par le ministère. Les offices de protection de la nature ont conclu une entente de deuxième niveau avec le MPO leur permettant d'examiner les projets d'aménagement proposés dans l'eau et près de l'eau qui sont susceptibles de perturber l'habitat du poisson, conformément à l'article 35 de la Loi. Selon la Société d'aménagement de la rivière Nation Sud et l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, il faut examiner de nouveau le secteur à l'étude afin de déterminer le potentiel de pêche et les exigences connexes en matière de protection ou de mesures d'atténuation pour les ruisseaux et les canaux de drainage recensés. Les enquêtes menées sur le terrain ainsi que les recommandations qui en découleront exigeront la participation et l'approbation des offices de protection de la nature. Au besoin, une autre étude devra être effectuée ou des renseignements supplémentaires seront demandés. Menées en saison appropriée sur le terrain, ces études seront confirmées au cours du processus d'examen des projets d'aménagement. Il est possible de se procurer une carte de la zone inondable auprès de la Société d'aménagement de la rivière Nation Sud.

Comme aucune enquête ni aucune évaluation sur le terrain n'ont été effectuées dernièrement, les offices de protection de la nature ont déterminé que tous les cours d'eau devront être bordés d'une zone tampon de 30 mètres de la laisse de crue naturelle des rivières, lacs et ruisseaux ou de 15 mètres du haut de la berge, la distance la plus grande étant retenue, conformément à la politique 4.7.3.1 du Plan officiel. La Société d'aménagement de la rivière Nation Sud a également précisé que tout cours d'eau réglementé est assujéti au règlement de la Société sur le remplissage, la construction et la modification des cours d'eau et que les proposant doivent communiquer avec elle avant d'entreprendre des travaux sur des terrains qui jouxtent un cours d'eau. La Société a également indiqué qu'il est possible d'aménager des ponts enjambant les cours d'eau (p. ex., pour les routes); cependant, des mesures d'atténuation ou de dédommagement seraient requises, sous réserve de l'approbation du MPO. De plus, des études d'incidence environnementale qui satisfont aux exigences énoncées dans le PO devront figurer parmi les documents techniques à l'appui des demandes d'aménagement qui sont assujétiées à l'examen de l'office de protection de la nature pertinent et de la Ville⁵.

Environnement terrestre – végétation

Les populations végétales consistent en un mélange de friches à divers stades de succession végétale, de forêts non arrivées à maturité et de terrains boisés. L'évaluation des ressources biologiques de l'*East Urban Community Master Drainage Plan* inventorie les types de populations végétales et dresse une liste exhaustive des espèces, qu'elles soient rares ou non, vivant dans le secteur à l'étude.

Le secteur en question compte 11 terrains boisés délimités dont les caractéristiques ont été décrites. Le peuplement forestier 12⁶ est défini comme un précieux terrain boisé adjacent. Vieux de 50 ans, ce peuplement couvre une superficie de neuf hectares. [...] Le bouleau gris y pousse

⁵ Il est à noter que l'office de protection de la nature, en vertu de l'entente de deuxième niveau qu'elle a conclue avec le ministère des Pêches et des Océans, a approuvé la conception des bassins n^{os} 1 et 3 actuels.

⁶ Le peuplement forestier 12 se trouve à l'est du chemin Pagé, entre le couloir de transport de l'électricité et le ruisseau Mud.

en petits groupes isolés et presque purs. La plupart des arbres [...] ont un diamètre à hauteur d'homme de 10 à 25 cm et leur hauteur moyenne est de 20 m (Gore and Storrie, 1992, D4-7). Ce terrain boisé protège l'habitat forestier et l'on note dans le rapport d'évaluation que sa composition inhabituelle et ses qualités favorables à l'habitat d'espèces rares dans la région font de lui un peuplement forestier notable (Gore and Storrie, 1992, D4-11). Le *Gloucester Growth Area Master Recreation Plan* reconnaît également la valeur de ce peuplement et y affirme qu'il faut examiner tous les moyens qui se présentent pour en préserver la plus grande partie possible (Delcan Corporation Ltd. et The Rethink Group, 1992, pages 2 à 23).

Environnement terrestre – faune

L'évaluation des ressources biologiques dresse la liste de 97 espèces animales vivant dans le secteur à l'étude : amphibiens, reptiles, mammifères et oiseaux. De ce nombre, 77 espèces sont des espèces d'oiseaux et 60 d'entre elles semblent nidifier dans le secteur (Gore and Storrie, 1992, D4-10). De plus, huit des nicheurs font partie d'espèces qui vivent dans la forêt et ont donc besoin de vastes surfaces de forêt (Gore and Storrie, 1992, D4-10). De ce fait, il serait nécessaire de protéger les terrains boisés adjacents pour que ces espèces d'oiseaux restent dans le secteur à l'étude. L'évaluation des peuplements forestiers et des ravins doit tenir compte de l'incidence des futurs projets d'aménagement sur les espèces sauvages dans le secteur.

Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains

La Ville a entrepris une Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (EEEENU) dans le cadre de son Plan directeur des espaces verts. L'EEEENU vise à recenser dans toute l'aire urbaine les terrains boisés, les terres humides et les ravins qui méritent d'être préservés. Elle définira les valeurs environnementales relatives des éléments naturels, élaborera des critères d'évaluation, établira les priorités en matière de protection et proposera des recommandations pour la gestion des caractéristiques urbaines naturelles, en consultation avec la population.

Le secteur à l'étude a été divisé en deux aires naturelles urbaines candidates : 1) le chemin Navan à l'angle du chemin Mer Bleue (n° 96); 2) le chemin Navan à l'angle du chemin Pagé (n° 97). Les limites de ces aires ont été définies au cours de l'hiver et du printemps 2004. L'aire candidate n° 97 fait partie de la phase 1 du plan de conception communautaire et comprend le peuplement forestier 12 désigné par Gore and Storrie Ltd. D'une superficie totale de 71,9 hectares, cette aire naturelle urbaine candidate n'a pas été évaluée dans le cadre de l'EEEENU, car les travaux sur le terrain n'étaient pas achevés au moment de réaliser l'étude. C'est pourquoi la valeur environnementale du site en tant que caractéristique urbaine n'est pas encore connue.

La Stratégie concernant les systèmes environnementaux naturels (SSEN, 1997) de l'ancienne Région désigne les deux aires candidates n^{os} 96 et 97 comme étant l'aire naturelle des boisés des chemins Navan et Pagé (site n^o 111). Comme aucuns travaux n'ont été effectués sur ce site pour les besoins de la SSEN, l'analyse y figurant s'est appuyée sur le rapport de 1992 de Gore and Storrie Ltd. En se fondant sur les renseignements disponibles, les auteurs de la SSEN ont attribué une évaluation Modérée à l'ensemble du site.

Tourbière de la Mer Bleue

Bien que la zone de conservation de la tourbière de la Mer Bleue ne fasse pas partie du secteur visé par l'étude, on ne peut en sous-estimer l'importance en tant qu'élément naturel bordant le secteur. La Mer Bleue est la plus grande tourbière de la région de la capitale nationale et la plus vaste zone naturelle de la Ceinture de verdure. Elle abrite également des espèces végétales et animales rares dans le reste du pays. Comme tout aménagement futur de terrains aura une incidence sur la tourbière, il faudra examiner attentivement les projets prévus dans cette zone afin de préserver les fonctions écologiques et l'intégrité de la tourbière. Bien que les limites de ces terres humides d'importance provinciale soient inégales, elles sont plus ou moins parallèles au côté sud de l'emprise du chemin de fer qui longe la partie sud du secteur.

Diverses études ont été effectuées afin d'analyser le type et la grandeur de la zone tampon requise pour protéger la tourbière. Dans son rapport, la société Jacques Whitford Environmental Ltd. affirme que d'après ce que l'on connaît des exigences actuelles en matière d'utilisation des sols adjacents, le maintien d'une zone tampon d'au moins 50 mètres autour de la tourbière devrait être le minimum requis le long de la limite des terres humides, pour protéger la plupart des fonctions écologiques de celles-ci et certaines des fonctions des



Figure 8 : Aire candidate n^o 97 selon l'EEENU, délimitée en vert.



Figure 9 : Eau s'écoulant vers l'extérieur du secteur à l'étude et ruisselant en direction sud, jusqu'à la tourbière de la Mer Bleue.

terres sèches connexes. Cependant, afin de préserver les autres fonctions des terrains attenants à la tourbière [...] et pour tenir compte de l'objectif de gestion visant à conserver l'intégrité écologique à long terme de la zone de conservation de la tourbière de la Mer Bleue, une zone tampon fonctionnelle de 100 mètres sur les terrains adjacents constituerait un minimum raisonnable. *Cependant, pour ce qui est de propositions d'aménagement visant des endroits particuliers, des évaluations devraient être réalisées afin de déterminer, le cas échéant, la nécessité d'une zone tampon plus étendue ou d'une plus grande protection des caractéristiques/fonctions naturelles de la zone de conservation de la Mer Bleue* (passage mis en évidence) (Jacques Whitford Environmental Ltd., 2003, p. 11).

Toujours selon cette étude, comme l'aménagement de l'ensemble des terrains de la CUE ainsi que d'autres sites pourrait avoir des effets cumulatifs sur la tourbière de la Mer Bleue et ses environs, il est recommandé de conserver uniformément une zone tampon générale de 100 mètres, afin d'appuyer les objectifs de gestion à long terme de la tourbière de la Mer Bleue (Jacques Whitford Environmental Ltd., 2003, p. 11).

L'incidence sur la tourbière de la Mer Bleue du bassin 3, tel qu'il a été conçu et approuvé, a été analysée au cours de l'évaluation environnementale. On a conclu que le bassin en question n'a aucun effet néfaste sur la tourbière. Le rapport *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec Consulting Ltd., 2004) contient plus de détails sur le drainage des eaux pluviales.

3.5 Les caractéristiques socioculturelles, éléments précieux de l'environnement

Dans le Plan officiel, les ressources du patrimoine culturel recensées dans le secteur à l'étude sont divisées en deux catégories : les édifices et régions historiques et les principaux sentiers récréatifs. L'ancienne Ville de Gloucester a relevé dans le secteur trois structures ayant une certaine valeur patrimoniale. L'une d'entre elles, une maison de deux étages en briques située au 3143 du chemin Navan⁷, se trouve dans le secteur de la phase 1. La sous-section 2.5.7 du Plan officiel stipule que « là où des richesses patrimoniales se trouvent ou pourraient se trouver, une étude d'impact sur le patrimoine culturel est nécessaire ».



Figure 10 : 3143 du chemin Navan (*Gloucester Historic Building Study*, 1988)

L'annexe D du rapport d'étude environnementale sur le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet comporte les résultats d'une évaluation archéologique des phases 1 et 2 de certaines parties du secteur à l'étude, y compris les terrains situés autour du ruisseau Mud, le cours supérieur du ruisseau McKinnon et la zone entourant la ferme Ladouceur (au sud du couloir de

⁷ Les renseignements et les images du site 17 (3143, chemin Navan) sont tirés de la *Gloucester Historic Building Study* réalisée en 1988. Il s'agit d'un inventaire visuel qui ne contient pas de détails sur l'âge et l'état des structures. Voir l'emplacement de la structure en question à la figure 7.

transport de l'électricité et à l'ouest du chemin Mer Bleue). On n'a pas trouvé de ressources culturelles à ces endroits et l'évaluation laisse croire qu'aucune autre recherche ou surveillance archéologique de ces zones n'est nécessaire (Delcan Corporation Ltd., 1999b, pages 52, 56, et 58).

On prévoit l'aménagement de deux sentiers récréatifs importants qui longeront le secteur à l'étude et feront partie d'un réseau de sentiers piétonniers et de pistes cyclables.

3.6 Réseau de transport

Un réseau d'artères et de routes collectrices donnant accès à la *collectivité urbaine de l'Est* limite le secteur à l'étude. Il comprend les chemins Innes, Mer Bleue, Navan et Renaud. Ces chemins devront faire l'objet d'améliorations à mesure que la croissance progressera. Des travaux de réfection ont été réalisés en 2004 sur le chemin Innes et se poursuivront en 2005. En plus des routes principales susmentionnées, on projette également d'aménager une route collectrice principale qui relierait le chemin Innes (au nord) aux limites sud du secteur à l'étude⁸. Par ailleurs, un couloir de transport en commun rapide est prévu juste au sud du couloir de transport de l'électricité. Le prolongement futur de la rocade de Blackburn Hamlet passera au sud du couloir de transport en commun et sera, de façon générale, parallèle à celui-ci⁹. Le couloir de transport en commun rapide fait actuellement partie d'une étude effectuée par la Ville sur une ligne est-ouest de train léger sur rail (TLR) reliant Orléans à Kanata.

3.7 Infrastructure d'approvisionnement en eau

Le secteur à l'étude fait partie de la zone urbaine de services de la ville. À mesure que le secteur s'agrandira, les conduites principales seront prolongées et disposées en boucles de la façon habituelle. Pour l'instant, on ne prévoit aucune restriction en ce qui touche l'approvisionnement en eau de la CUE du point de vue de la capacité des conduites principales. La Ville a réalisé une analyse approfondie dans laquelle elle présente le calendrier des travaux de construction d'une grosse amenée principale dans le couloir de transport de l'électricité, qui se prolongera jusqu'au chemin 10th Line. Il faudra analyser les conduites principales pour chaque lotissement aménagé afin de déterminer ses besoins particuliers et de compléter le modèle hydraulique global prévu pour la CUE. Le rapport intitulé *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec Consulting Ltd., 2004) contient davantage de détails à ce sujet.

3.8 Infrastructure des égouts séparatifs

Une étude détaillée sur la capacité des égouts séparatifs réalisée au début de 2004 visait à s'assurer que les points de rejet des égouts présentent une capacité résiduelle suffisante pour répondre aux besoins des niveaux de densité prévus dans le Plan officiel. Le rapport *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec 2004), qui présente le plan d'infrastructure de la collectivité urbaine de l'Est, incorpore les résultats de cette analyse. Les eaux usées domestiques

⁸ Il s'agit du prolongement du boulevard Belcourt.

⁹ Le tracé de ces couloirs a été confirmé dans les documents de l'évaluation environnementale (EE) approuvée. Voir l'étude d'EE sur le Transitway de Cumberland et le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet réalisée en 1999 par Delcan Corporation Inc. Ces documents sont encore valides et ne requièrent pas de mises à jour pour le moment.

du secteur seront dirigées vers un collecteur principal situé sous le chemin Pagé, soit par gravité pour les terrains les plus au nord, soit par l'entremise d'une station de pompage et d'une conduite de refoulement, connues sous le nom de station de pompage et conduite de refoulement de Forest Valley. Cette installation sera aménagée dans la partie sud-ouest de la CUE, au nord du chemin Renaud (ancien chemin 4th Line) et servira à pomper les eaux usées dans une conduite de refoulement jusqu'au collecteur principal par gravité situé sous le chemin Pagé, à la hauteur du couloir de la Commission d'énergie hydro-électrique. L'installation de Forest Valley en est actuellement à l'étape de la conception et sera agrandie pour permettre de traiter les débits plus élevés produits par les nouvelles densités recommandées dans le Plan officiel. On prévoit que cette installation sera en service vers la fin de 2005 ou au début de 2006. Une série d'égouts séparatifs locaux et d'égouts collecteurs ordinaires seront également installés un peu partout dans la CUE.

3.9 Gestion des eaux pluviales

En bout de ligne, le secteur à l'étude sera raccordé à trois bassins de gestion des eaux pluviales, soit les bassins 1, 2 et 3 (voir la figure 11). C'est dans l'*East Urban Community Master Drainage Plan* (MDP) de 1992 que les bassins ont été initialement choisis, et ils ont ensuite été inclus dans les diverses versions des plans conceptuels de la CUE approuvés par le Conseil municipal de Gloucester, ainsi que dans le plan directeur de l'infrastructure de la CUE (1995) et le rapport intitulé *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec Consulting Ltd., 2004). À la suite du MDP et des plans conceptuels, les bassins 1 et 3 ont fait l'objet d'évaluations environnementales de portée générale, puis ont été conçus et approuvés par le ministère de l'Environnement en 2000.



Figure 11 : Emplacements recommandés des bassins de gestion des eaux pluviales (Stantec Consulting Ltd., 2000, 2)

Le bassin 1 est aménagé dans le couloir du ruisseau et est situé sur le côté est du chemin Pagé, près de la servitude pour le transport de l'électricité. Le bassin 1 sera divisé en deux cellules : la cellule nord qui dessert une zone de 177 hectares (surtout industrielle et commerciale) et la cellule sud qui dessert une zone de 148 hectares. La conception et la construction du bassin ont été approuvées en 2000. Le bassin recueillera les eaux pluviales des secteurs situés au sud du chemin Innes, à l'est du chemin Pagé, à l'ouest du chemin Mer Bleue et au nord du chemin Renaud.

Selon l'*East Urban Community Master Drainage Plan* de 1992, le bassin 2 était situé à l'extrémité sud-est de la CUE, dans l'aire tributaire est de la tourbière de la Mer Bleue, et devait

être aménagé dans le couloir d'un cours d'eau; toutefois, sa conception détaillée n'est pas terminée. Le point de rejet visé pour ce bassin sera le ruisseau Bear. Le bassin 2 recueillera les eaux pluviales des zones situées au sud de la servitude pour services d'électricité et à l'est du prolongement futur du boulevard Belcourt. Le bassin 2 étant situé dans le secteur visé par la phase 2 du PCC de la CUE, sa conception ne sera entreprise que lorsque la forte croissance de la collectivité la justifiera.

La conception et la construction du bassin 3 ont également été approuvées en 2000; toutefois, les promoteurs ont exigé récemment que la conception en soit modifiée. Le travail est en cours. Le bassin 3 sera aménagé sur le haut plateau situé à l'extrémité sud-ouest de la CUE, juste au nord de la tourbière de la Mer Bleue, et desservira une zone de 187 hectares.

Des égouts séparatifs locaux et des égouts collecteurs ordinaires seront aménagés un peu partout dans la CUE et achemineront les eaux de ruissellement jusqu'aux différents bassins où elles seront traitées. Le rapport intitulé *Gloucester EUC Infrastructure Study Update* (Stantec Consulting Ltd., 2004) contient davantage de détails à ce sujet.

On y trouve également des réseaux de canaux d'écoulement artificiels et naturels qui devront faire l'objet d'une évaluation afin de déterminer leur potentiel de pêche, leurs valeurs et leurs fonctions environnementales, la stabilité des pentes du terrain et les marges de recul requises. Certains canaux n'ont peut-être qu'une faible valeur environnementale tandis que d'autres sont d'importance diverse pour l'environnement. Un examen plus approfondi des canaux sera nécessaire à l'étape de l'élaboration du plan de lotissement pour s'assurer de répondre aux préoccupations en matière de règlements applicables et d'en tenir compte dans la conception du lotissement.

3.10 Demandes d'aménagement en cours

Au 1^{er} janvier 2004, plusieurs demandes de modification de zonage ou de plan de lotissement avaient été soumises à la Ville relativement à des terrains dans le secteur à l'étude. En règle générale, ces demandes ne tenaient pas compte du réseau routier, de l'emplacement des parcs et des écoles ou du mélange de types d'habitation proposés dans le plan conceptuel initial de Gloucester. Elles ne se conformaient pas non plus aux politiques du nouveau PO approuvé par la Ville, notamment en ce qui concernait la densité résidentielle, le logement, la forme bâtie, le réseau routier et la disposition des lots. Les demandes ont été mises en veilleuse jusqu'à ce que le plan de conception communautaire soit achevé. Cependant, les requérants ont été tenus au courant du dossier et ont participé au processus du PCC en assistant aux consultations publiques, aux réunions à l'intention des parties intéressées et à des réunions avec le personnel.

Deux demandes de plan de lotissement dans l'aire urbaine générale située dans la partie sud-ouest du secteur de la phase 1 sont en cours de traitement afin d'accélérer l'approbation de l'ébauche des plans. Selon les conditions imposées à ces demandes, l'aménagement des terrains visés ne sera entrepris que lorsque les détails techniques concernant les services municipaux et les incidences environnementales auront été réglés. Ces demandes seront probablement les premières à être approuvées, pour coïncider avec l'échelonnement des travaux de la Ville.

Les conditions existantes et les facteurs qui influent sur l'aménagement du secteur à l'étude sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Facteurs géotechniques

- Il y a escarpement au sol fragile, zones de sols argileux compressibles et profondeur du substrat rocheux de 25 à 50 mètres.
- Le potentiel d'élévation du niveau du sol est limité.
- La marge de recul requise à partir du bord de l'escarpement pourrait avoir une incidence sur le schéma d'aménagement.
- L'escarpement offre la possibilité d'aménager un réseau de sentiers avec vue sur la tourbière de la Mer Bleue.
- L'élévation limitée du sol permet de conserver les arbres sur existants (p. ex., renouvellement limité des terrains).

Réseau de transport

- L'aménagement des terrains aura pour effet d'augmenter la densité de la circulation à court terme.
- Le réseau routier présenté dans le plan conceptuel de Gloucester ne respecte pas les objectifs actuels du Plan officiel et ferait en sorte que les automobilistes emprunteraient le chemin Renaud pour se rendre à la Ceinture de verdure (circulation de transit).
- Le lien nord-sud (prolongement du boul. Belcourt, comme l'illustre la MPO 35 de Gloucester) doit être conservé.
- Les possibilités de traverser l'emprise de 80 m du futur couloir de transport en commun rapide et du prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet seront restreintes et il sera difficile de relier les zones situées au nord et au sud du couloir de transport de l'électricité.
- Le prolongement de la rocade permettra de réduire la densité de la circulation.
- Les artères principales devront être améliorées progressivement à mesure que la CUE prendra de l'ampleur.
- Le couloir de transport en commun rapide et ses installations connexes contribueront à réduire la densité de la circulation et permettront aux résidents de bénéficier d'un autre moyen de transport.
- La liaison des sentiers piétonniers et des pistes cyclables à d'autres aires urbaines est possible.
- Le plan de conception communautaire donne l'occasion d'améliorer les intersections qui posent problème actuellement et de réévaluer le réseau routier proposé dans le plan conceptuel de Gloucester.

Milieu naturel, parcs et espaces libres

- Il faut mettre à jour les renseignements relatifs à l'environnement actuellement disponibles afin de déterminer les exigences en matière de protection des milieux terrestres et aquatiques (couloirs des ruisseaux) pour le secteur à l'étude.
- Il faut recenser et évaluer tous les ruisseaux et canaux de drainage afin de déterminer le niveau de protection et les marges de recul nécessaires.
- La tourbière de la Mer Bleue est une aire naturelle adjacente susceptible de contribuer à la qualité de vie de la collectivité.
- Une zone tampon attenante à la tourbière est nécessaire (d'une distance de 70 mètres à partir de la tourbière, le long du côté nord du couloir de la voie ferrée).
- Les aires naturelles urbaines candidates n^{os} 96 et 97 doivent faire l'objet d'une évaluation afin d'en déterminer la valeur environnementale globale.
- Il faut mener d'autres études sur le peuplement forestier 12 afin d'en confirmer l'importance.
- Les stratégies d'acquisition de caractéristiques naturelles urbaines n'ont pas encore été établies.
- Il serait possible de réévaluer les caractéristiques naturelles avant que des décisions soient prises en matière d'aménagement, soit au moyen d'études menées par la Ville soit par des études d'incidence environnementale.
- La préservation de caractéristiques comme des terrains boisés, des ruisseaux et des escarpements permettra de créer des quartiers particuliers.
- Les zones tampons requises pour les ruisseaux et les zones de drainage pourraient être intégrées à un

réseau de sentiers.

- Un réseau de parcs et d'espaces libres pourrait relier les caractéristiques naturelles.
- Selon le Plan officiel, le secteur visé par le PCC comprend un espace libre important, mais son emplacement reste à confirmer.

Utilisations du sol et propriété des terrains

- La décharge de la Waste Services Inc. occupe une grande partie du secteur de la phase 2 et sa durée utile est inconnue.
- La zone tampon de 500 mètres requise autour de la décharge pourrait limiter les possibilités d'aménagement pendant la durée d'exploitation du site.
- L'aménagement de certaines zones peut présenter des difficultés si l'on ne procède pas au regroupement de petites parcelles et de parcelles morcelées.
- Les couloirs de transport de l'électricité et du Canadien Pacifique constituent des limites bien définies du secteur à l'étude.
- La plupart des terrains du secteur sont relativement plats et ont été défrichés.
- La possibilité de points de vue sur la Ceinture de verdure pourrait contribuer à attirer la population dans le secteur.
- La Ville possède un parc dans le secteur de la phase 2 et prévoit en acquérir d'autres au cours des processus d'aménagement.
- La Ville fera l'acquisition de terrains destinés à l'élargissement de chaussées et à des emprises routières au cours des processus d'aménagement.
- Les couloirs de transport de l'électricité et du Canadien Pacifique sont désignés principaux sentiers récréatifs dans le Plan officiel. Le couloir du Canadien Pacifique est présentement loué pour y faire passer des câbles à fibres optiques.

4. PRINCIPES DIRECTEURS ET PLAN PROPOSÉ – secteur de la phase 1

Le plan proposé pour le secteur de la phase 1 s'inspire de l'orientation du Plan officiel, plus particulièrement des sous-sections 2.5.7 *Développement coopératif de la collectivité et plans de conception communautaire*, 3.6.4 *Collectivités en développement* et 3.8 *Lieux d'élimination des déchets solides*, ainsi que des diverses caractéristiques propres aux zones faisant partie du secteur à l'étude ou l'entourant.

Les sections et les figures suivantes décrivent le plan proposé pour le secteur de la phase 1. Le *schéma directeur d'aménagement* (figure 13) indique les limites de la phase 1, de la phase 2 et de la zone de centre polyvalent¹⁰, le réseau de routes collectrices de l'ensemble du secteur à l'étude¹¹ ainsi que les utilisations de terrains à l'intérieur du secteur de la phase 1. Le *plan de démonstration du secteur de la phase 1* (figure 14) montre un exemple d'aménagement d'un réseau routier local dans le secteur de la phase 1 tandis que la figure 15 indique l'emplacement des réseaux de sentiers piétonniers et de pistes cyclables, des points d'accès et des intersections. Conformément au Plan officiel, le présent document donne des précisions notamment sur la conception des espaces verts, les exigences en matière d'aménagement paysager, les caractéristiques naturelles, les installations pour les piétons et les cyclistes, le caractère distinct et la variété de bâtiments et de traitements de façades, le paysage de rue et le domaine public ainsi que sur d'autres éléments de la forme bâtie communautaire.

4.1 Utilisations des sols, objectifs en matière de densité et potentiel d'aménagement

Terrains résidentiels

Tous les plans de conception communautaire doivent respecter un certain nombre des objectifs énoncés dans le Plan officiel en matière d'aménagement résidentiel. Entre autres, les collectivités en développement devraient avoir une densité de 29 habitations unifamiliales, jumelées et en rangée par hectare brut, comprendre 10 p. 100 d'immeubles d'appartement, au moins 30 p. 100 de logements multiples, et au plus 60 p. 100 d'habitations individuelles et jumelées.

Le schéma directeur d'aménagement donne une estimation du nombre d'habitations dans l'ensemble du secteur à l'étude (phase 1, phase 2 et centre polyvalent) pour s'assurer que les services publics peuvent répondre à la demande¹². Selon les demandes d'aménagement soumises,

¹⁰ La limite entre la phase 1 et la phase 2 constituait à l'origine la rocade du plan conceptuel de Gloucester. À mesure que le nouveau réseau routier prenait forme, la limite a été redéfinie de façon à longer la limite du terrain de la décharge et la route collectrice qui passe au nord de cette ligne. Le secteur de la phase 1 correspond aux emplacements généraux qui ont fait l'objet de demandes d'aménagement. La zone centre polyvalent (en forme de haricot) définie dans le PO a été modifiée elle aussi de sorte que sa bordure suit le nouveau réseau routier afin de créer une zone qui convient bien à l'aménagement. Sa superficie est plus petite dans le présent plan que dans le Plan officiel, mais on estime qu'elle répondra tout de même aux objectifs énoncés dans le PO pour cette zone.

¹¹ Le réseau de routes collectrices passe dans la phase 1, la phase 2 et la zone de centre polyvalent de façon à assurer la coordination de la planification du transport et des infrastructures dans l'ensemble du secteur visé.

¹² Des estimations générales ont été effectuées pour les secteurs de la phase 2 et du centre polyvalent en fonction des réseaux de routes collectrices et des restrictions connues relativement aux sols; cependant, aucun détail ne figure à cet égard dans le présent PCC.

environ 525 habitations sont proposées dans la partie du secteur désignée aire urbaine générale, ce qui correspondrait à une densité de 24 habitations par hectare brut. Le centre polyvalent accueillerait approximativement de 700 à 850 habitations. Pour ce qui est des phases 1 et 2, les densités d'aménagement et leur emplacement en vue de satisfaire aux objectifs du Plan officiel dépendront des conditions du sol. Compte tenu de ces conditions, les demandes d'aménagement visant toutes les parties du secteur compris dans le PCC devront comporter des recommandations sur la conception des fondations en fonction des caractéristiques des sols. Les limites approximatives de la zone d'aménagement géotechnique sont indiquées à la figure 12. La zone 4 qui y figure (partie en vert) a une capacité limitée d'accueillir une densité d'aménagement élevée : on estime pouvoir y construire seulement 25 habitations par hectare brut. Cette zone devra comprendre une combinaison d'habitations unifamiliales, jumelées et en rangée car l'étude des sols semble indiquer qu'il ne serait pas possible d'y aménager des habitations ayant une densité plus élevée, telles que des maisons superposées. Le document intitulé *Report on Geotechnical Considerations: East Urban Community* (Golder Associates Ltd., 2004) présente une analyse détaillée des conditions du sol dans cette zone.

En raison des restrictions visant la zone 4, certaines parties du secteur restant pourront supporter 29 habitations par hectare brut. Cependant, il faudrait bâtir 35 habitations par hectare brut sur une plus grande portion du secteur pour pouvoir atteindre les objectifs énoncés dans le PO, à savoir 29 habitations par hectare brut pour l'ensemble du secteur. Des densités de 29 et de 35 habitations sont possibles en combinant des habitations unifamiliales, jumelées et en rangée (y compris des maisons superposées basses).

Comme le Plan officiel prescrit que les immeubles d'appartements devraient compter pour 10 p. 100 des habitations dans les phases 1 et 2, il est prévu que la majorité de ces immeubles (y compris les maisons superposées plus hautes) seront construits dans les zones à densité élevée (minimum de 60 habitations par hectare brut). Ces zones se trouvent dans le secteur de la phase 1, au nord du chemin Renaud, et sont situées dans un rayon de 600 mètres de deux arrêts d'autobus proposés où l'on peut se rendre à pied, près d'écoles et de parcs, à proximité des commodités futures du centre polyvalent et à des endroits où les conditions du sol le permettent. Les densités prévues dans chaque zone figurent sur le plan de démonstration (figure 14).

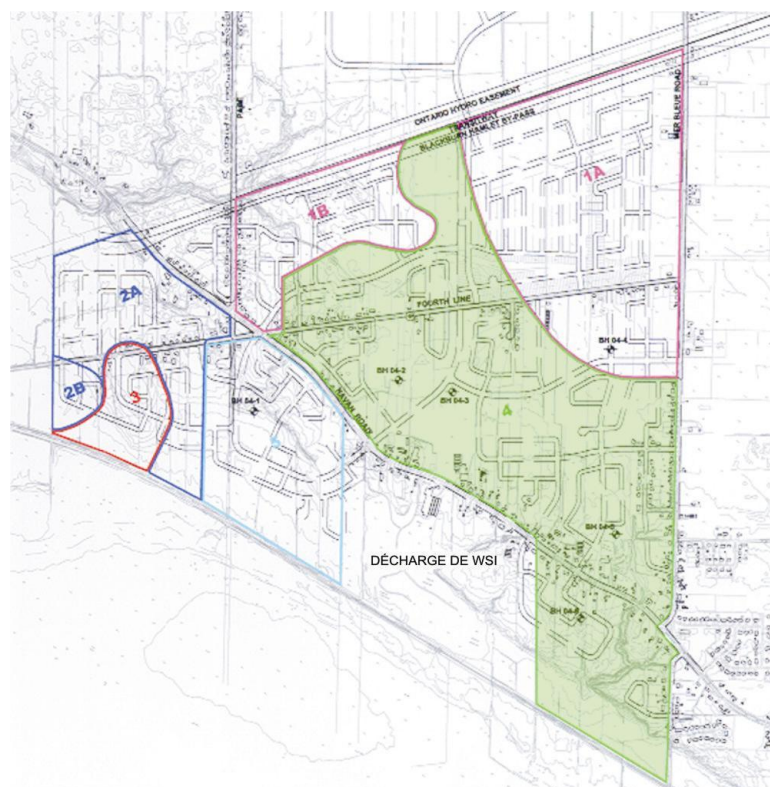
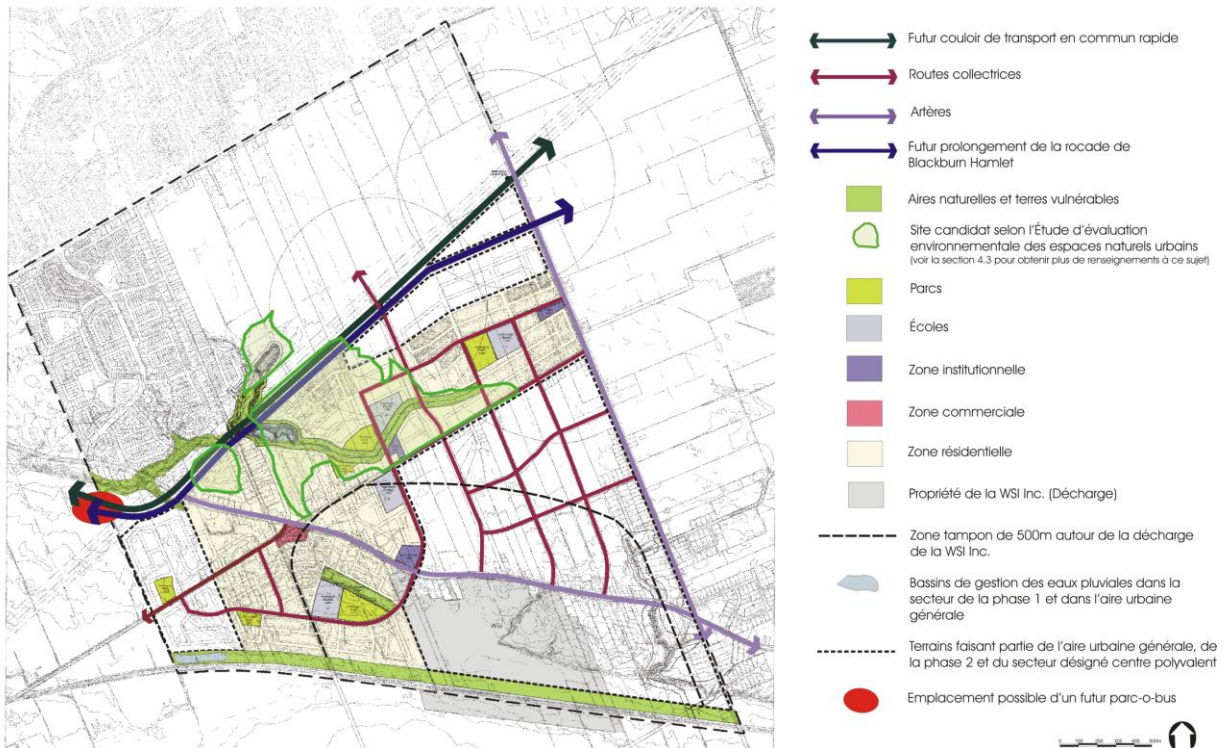


Figure 12 : Zones d'aménagement géotechniques. La zone 4 (partie en vert) présente le plus faible potentiel d'aménagement à densité élevée du secteur (*Geotechnical Considerations East Urban Community*, Ottawa (Ontario), Golder Associates Ltd., 2004).

Le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration illustrent également un modèle d'aménagement qui serait possible si l'on regroupait de petites parcelles de terrain et que l'on réaménageait des lots existants. De même, le plan de démonstration illustre les possibilités de morcellement de grands lots résidentiels afin de favoriser l'intensification par un aménagement intercalaire. Cette approche permettrait de profiter des services urbains qui seront assurés à mesure que l'aménagement progressera.

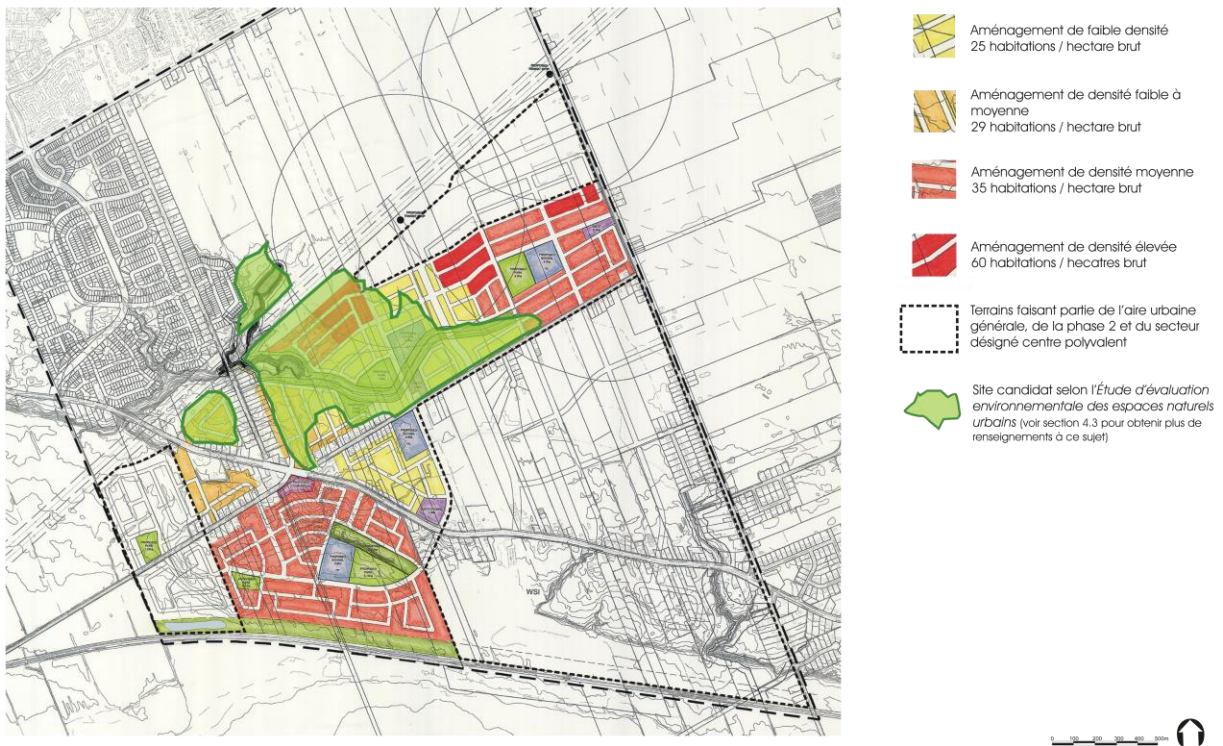
PCC de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la phase 1)

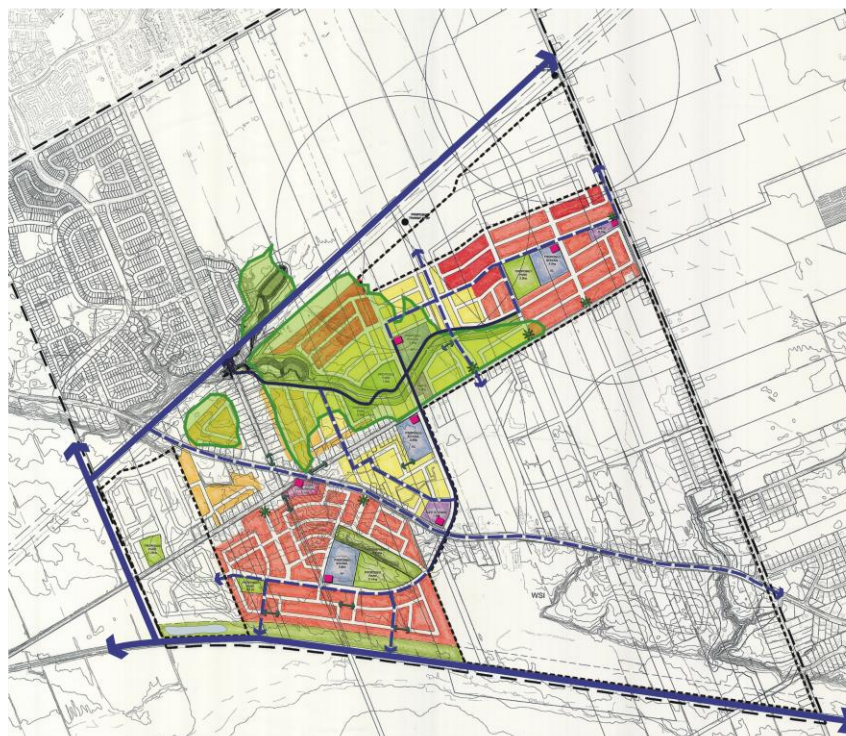
Figure 13 - Le schéma directeur d'aménagement



PCC de la collectivité urbaine de l'Est (secteur de la phase 1)

Figure 14 - plan de démonstration





Estimation du potentiel d'aménagement résidentiel dans le secteur de la phase 1

Superficie du terrain	Densité	N ^{bre} d'habitations	N ^{bre} moyen de personnes par habitation	Population
31,42 hectares	25 unités par hectare brut	786	3,2	2 515
12 hectares	29 unités par hectare brut	348	3,2	1 114
50,39 hectares	35 unités par hectare brut	1 764	2,4	4 234
10 hectares	60 unités par hectare brut	600	1,9	1 140
N ^{bre} total d'habitations :		3 498		Population totale : 9 003

La planification détaillée du secteur de la phase 2 n'est pas achevée, si bien que le nombre d'habitations projeté a été calculé en fonction d'une estimation des terrains disponibles pour un aménagement résidentiel. Si l'on enlève les terrains désignés zones commerciales et institutionnelles, les routes futures, les sites à vocation de parcs, la décharge, les ravins, les zones dangereuses et la zone tampon attenante à la tourbière de la Mer Bleue, la superficie brute estimée disponible aux fins d'un aménagement résidentiel est de 66,16 hectares.

Estimation du potentiel d'aménagement résidentiel dans le secteur de la phase 2

Superficie du terrain	Densité	N ^{bre} d'habitations	N ^{bre} moyen de personnes par habitation	Population
58,96 hectares	25 unités par hectare brut	1 474	3,2	4 717
7,2 hectares	35 unités par hectare brut	252	2,4	605
N ^{bre} total d'habitations :		1 726		Population totale : 5 322

Estimation totale de la population et du nombre d'habitations dans le secteur visé par le PCC

Zone	N ^{bre} d'habitations	Population
Phase 1	3 498	9 003
Phase 2	1 726	5 322
Centre polyvalent	700 - 850	1 330 - 1 615
Aire urbaine générale	525	1 680
N ^{bre} estimé d'habitations existantes	250	775
Total	6 699 - 6 849	18 110 - 18 395

On ne prévoit pas apporter de modifications importantes aux habitations résidentielles existantes sur les chemins Renaud, Navan et Pagé; toutefois, il se peut qu'au fil des ans, les utilisations individuelles se fusionnent ou soient réaménagées.

Abordabilité

Les projets résidentiels et ceux qui font l'objet d'un réaménagement dans la CUE devront prévoir la construction de logements abordables, conformément à la politique pertinente de la Ville. La sous-section 2.5.2 du Plan officiel définit le logement abordable comme « un logement, appartenant à ses occupants ou loué par eux, pour lequel un ménage dont le revenu est faible ou moyen ne paye pas plus de 30 p. 100 de son revenu annuel brut. »

Selon le Plan officiel, les logements abordables devront constituer 25 p. 100 de tous les projets résidentiels nouveaux et de ceux qui font l'objet d'un réaménagement et convenir aux ménages ayant un revenu égal au 30^e percentile ou au 40^e percentile selon qu'ils sont respectivement locataires ou propriétaires. Environ 1 675 habitations (6 699 logements x 25 p. 100) dans le secteur visé par le Plan de conception communautaire (PCC) devraient être abordables, selon la fourchette établie au moment où l'aménagement des lotissements sera approuvé. Les prix actuels du marché pour les constructions à logements multiples (appartements, logements superposés en rangée et maisons en rangée) permettent de croire que la plupart de ces habitations peuvent satisfaire aux critères d'abordabilité énoncés dans le Plan officiel.

Les logements construits par les fournisseurs de logements sociaux, avec ou sans fonds ou incitatifs municipaux, seront inclus dans le 25 p. 100 des logements abordables devant être fournis à l'échelle de la communauté. Les logements sociaux représentent environ 7 p. 100 de l'ensemble des habitations de la ville et sont financés grâce à des programmes publics d'aide aux ménages à faible revenu. L'objectif est de consacrer aux logements sociaux au moins 7 p. 100 de toutes les habitations situées sur le territoire de la CUE, soit environ 470 (sous réserve de l'obtention de financement du gouvernement fédéral ou provincial). Ces habitations devraient convenir aux ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 20^e percentile à Ottawa.

Le type d'habitation et l'emplacement approprié pour l'aménagement de logements sociaux dans le secteur seront décidés au moment où seront approuvées les demandes d'aménagement, sous réserve de l'attribution de fonds par le Conseil. Idéalement, les logements sociaux sont desservis par le transport en commun et situés près de commerces et de services communautaires.

Afin d'encourager la construction de logements abordables, la Ville négociera l'utilisation notamment des incitatifs municipaux et des fonds directs suivants :

- Subventions d'immobilisations, terrain;
- Exonération de droits ou de redevances ou report de leur paiement;
- Transfert de densité ou primes à la densité, assouplissement du règlement de zonage, normes d'aménagement non traditionnelles;
- Autres incitatifs à négocier selon le degré d'abordabilité atteint.

Lorsque de nouveaux logements abordables seront construits grâce à des incitatifs municipaux, la Ville conclura des ententes avec les promoteurs afin de conserver le niveau des fonds publics investis dans le logement abordable. Les ententes seront établies en fonction du niveau

d'investissement public : plus celui-ci sera élevé, plus grand sera le nombre de résidents qui auront les moyens de se loger convenablement. De plus, elles prévoient des mécanismes visant à maintenir l'abordabilité, définiront la variété de types de logements et devront être inscrites sur le titre de propriété ou faire l'objet d'un règlement sur les logements municipaux.

Terrains à usage institutionnel

Les conseils scolaires d'Ottawa souhaitent que quatre terrains soient réservés à des écoles dans le secteur de la phase 1¹³. Pour satisfaire à leur demande, le plan conceptuel propose deux terrains de 2,42 hectares et deux autres de 2,85 hectares. Bien que les critères d'emplacement des écoles élémentaires diffèrent selon les conseils, les terrains qui accueillent ces établissements devraient, de façon générale :

- être situés au centre de la zone de recrutement que constitue le projet résidentiel proposé et être accessibles aux piétons à partir du quartier résidentiel avoisinant;
- être de forme rectangulaire et avoir un relief plat;
- être des terrains d'angle le long de routes collectrices secondaires;
- jouxter idéalement un parc ou un espace libre;
- se trouver loin d'endroits pouvant présenter des dangers, tels que les emprises pour le transport de l'électricité, les pylônes radio, les couloirs principaux de transport en commun, etc.;
- être constitués, dans la mesure du possible, de terrains appartenant à un seul propriétaire.

À l'intérieur des limites de la CUE, les bâtiments et les terrains devraient être conçus de façon à en faire des lieux d'intérêt et des pôles d'attraction communautaire. Tous les terrains d'école comporteront deux désignations d'utilisation scolaire et résidentielle¹⁴; si un conseil scolaire décidait de céder son option sur un terrain, la désignation de zone à densité moyenne s'appliquerait. En plus des terrains d'école, trois emplacements du secteur de la phase 1, d'une superficie de 0,6 à 1,3 hectare, sont destinés à d'autres institutions, tels que les services d'urgence et les lieux de culte¹⁵.

Terrains à usage commercial

Même si la majeure partie des terrains à usage commercial se trouvera dans les secteurs de la phase 2 et du centre polyvalent, un terrain a été désigné zone commerciale communautaire/locale dans le secteur de la phase 1 et comprendra des commerces de commodité et des services pour le quartier résidentiel avoisinant. Les règlements de zonage habilitants permettront également la construction de commerces de quartier aux intersections de routes collectrices.

Sites patrimoniaux

Comme l'indique la section 3 du présent document, le bâtiment situé au 3143 du chemin Navan comporte une certaine valeur patrimoniale. La sous-section 2.5.7 du Plan officiel stipule que « là

¹³ Veuillez prendre note qu'il faudra construire d'autres écoles dans le secteur de la phase 2 et que les écoles, les parcs et les sites institutionnels montrés pour la phase 2 dans les documents d'ingénierie du PCC pour le secteur de la phase 1 ne servent qu'à des fins conceptuelles et de planification. Leur emplacement sera arrêté dans le PCC pour ce secteur.

¹⁴ Tous les terrains devraient comporter une deuxième désignation d'aménagement résidentiel à densité moyenne. S'il est démontré que des projets d'aménagement résidentiel à densité moyenne ne sont pas possibles sur un terrain donné, une désignation de densité plus faible sera envisagée.

¹⁵ On prévoit que les secteurs de la phase 2 et du centre polyvalent compteront eux aussi des zones institutionnelles.

où des richesses patrimoniales se trouvent ou pourraient se trouver, une étude d'impact sur le patrimoine culturel est nécessaire ». On devrait examiner à l'étape du plan d'implantation ou du lotissement la possibilité d'intégrer ce bâtiment au projet d'aménagement proposé. Tout aménagement réalisé à côté d'un édifice patrimonial doit être compatible avec celui-ci.

Emplois

La plupart des nouveaux emplois dans le secteur visé par le PCC seront concentrés dans le centre polyvalent; comme le prescrit le PO, les centres polyvalents doivent permettre au moins 5 000 emplois. Le tableau ci-dessous montre les possibilités de nouveaux emplois par ménage dans le secteur de la phase 1.

Nombre estimé de nouveaux emplois dans le secteur de la phase 1

Source d'emplois	N ^{bre} d'emplois
Terrains à usage commercial (1,1 ha x 50 emplois/ha)	55
Écoles (4 écoles élémentaires x 40 emplois/école)	160
Autres terrains à usage institutionnel (3 x 3,3 emplois/institution)	9,9
Travail à domicile (10 emplois/100 habitations)	350
N ^{bre} total de nouveaux emplois	574,9

4.2 Gestion des eaux pluviales

Comme le décrit la section 3.9 du présent document, trois bassins de gestion des eaux pluviales serviront le secteur à l'étude. Des égouts locaux et des égouts collecteurs pluviaux ordinaires seront également installés un peu partout dans la CUE et achemineront les eaux de ruissellement jusqu'aux différents bassins où elles seront traitées.

Il s'y trouve également des réseaux de canaux d'écoulement artificiels et naturels qui devront faire l'objet d'une évaluation afin de déterminer leur potentiel de pêche, leurs valeurs et leurs fonctions environnementales, la stabilité des pentes du terrain et les marges de recul requises. Certains canaux n'ont peut-être qu'une faible valeur environnementale tandis que d'autres sont d'importance diverse pour l'environnement. Un examen plus approfondi des canaux sera nécessaire à l'étape de l'élaboration du plan de lotissement pour s'assurer de répondre aux préoccupations en matière de règlements applicables et d'en tenir compte dans la conception du lotissement.

4.3 Réseau d'espaces verts

Réseau de parcs et d'espaces libres

Dans les zones résidentielles des secteurs des phases 1 et 2, 5 p. 100 des terrains ont été réservés à l'aménagement de parcs¹⁶, ce qui représente une superficie approximative de 25 hectares

¹⁶ En tout, 2 p. 100 des terrains à usage commercial et industriel du secteur de la phase 1 sont réservés à l'aménagement de parcs. Pour ce qui est du centre polyvalent, la proportion de terrains réservés aux parcs sera déterminée dès que l'on procédera à l'élaboration du PCC pour ce secteur.

disséminés un peu partout dans ces secteurs. La taille et la configuration de ces parcs tiendront compte des besoins des installations. Selon le *schéma directeur d'aménagement* et le *plan de démonstration*, le secteur de la phase 1, y compris l'aire urbaine générale, comporte six parcs d'une superficie allant de 0,8 à 3,1 hectares; les six terrains couvrent 10,15 hectares. Lorsqu'il est possible de le faire, les parcs jouxtent le couloir du ruisseau Mud ou les zones vulnérables de l'escarpement¹⁷. L'ensemble des terrains destinés à des parcs comprend un parc de secteur adjacent d'environ 13 hectares qui sera aménagé dans le secteur de la phase 2¹⁸ et qui est l'espace libre important mentionné à l'annexe B du Plan officiel¹⁹. L'emplacement précis de ce parc sera déterminé dans le plan de conception communautaire du secteur de la phase 2. On modifiera le Plan officiel à l'achèvement du PCC du secteur de la phase 2 afin que l'emplacement du parc soit précisé exactement dans l'annexe B. D'ici là, aucune demande d'aménagement visant les terrains désignés actuellement espaces libres importants ne pourra être approuvée.

La conception détaillée de tous les parcs sera effectuée à mesure que les quartiers seront aménagés. On prévoit que les parcs offriront un éventail d'installations récréatives extérieures telles que terrains de soccer, de baseball, de football et de frisbee ultime, ainsi que des structures ou aires de jeux pour les enfants. Il serait également possible d'aménager un parc comportant une aire de jeux d'eau et un planchodrome dans la communauté.

Réseau de sentiers piétonniers et de pistes cyclables

La figure 15 montre le réseau proposé de sentiers récréatifs sur rue et hors rue, dont une section longe le couloir linéaire du ruisseau Mud. Afin d'assurer la liaison entre les divers sentiers et la continuité du réseau lorsqu'il est impossible d'aménager le sentier en raison de la zone tampon du ruisseau ou d'une emprise routière, la Ville fera l'acquisition, à l'étape du plan d'implantation ou de lotissement, d'une parcelle permettant l'aménagement d'une allée piétonnière. Si les offices de protection de la nature exigent la conservation d'autres cours d'eau, le réseau de sentiers récréatifs devrait être prolongé afin d'intégrer ces éléments naturels et de les relier entre eux.

Le réseau proposé est également relié aux principaux sentiers récréatifs désignés dans le PO ainsi qu'au réseau de Chapel Hill-Sud. Les sentiers récréatifs longeant le couloir du Canadien Pacifique devraient être accessibles à des points définis qui serviront de débuts de sentiers et de zones d'interprétation. Les emplacements proposés de ces points d'accès sont indiqués à la figure 15. Dans le secteur de la phase 1, on suggère d'aménager au niveau du sol un lien qui traverserait le chemin Pagé pour donner accès au sentier récréatif situé sous le couloir de transport de l'électricité²⁰. Le réseau de sentiers se prolongera jusqu'aux secteurs de la phase 2 et

¹⁷ Les terrains de l'escarpement font partie du réseau d'espaces libres, mais non de celui des parcs. La route passant au nord de l'escarpement devrait constituer la limite de la zone vulnérable. Le parc devrait commencer au pied de la pente, lieu qui marque le début de la zone aménageable. L'emplacement exact de la zone aménageable ainsi que de la crête et du pied de la pente sera déterminé au cours du processus de plan d'implantation/de lotissement.

¹⁸ Le parc de secteur devrait se trouver près des circuits de transport en commun et si possible dans le centre du secteur à l'étude.

¹⁹ Ce parc de secteur figurait dans le plan conceptuel général de l'ancienne Ville de Gloucester.

²⁰ La nature des sentiers pédestres et des pistes cyclables reliant le prolongement du boulevard Belcourt et le chemin Mer Bleue au couloir de transport de l'électricité sera déterminée dans le cadre du PCC pour le secteur du centre polyvalent.

du centre polyvalent et reliera les trois secteurs entre eux. Les îlots de plus de 200 mètres de longueur devraient être divisés par des espaces destinés à l'aménagement d'allées piétonnières afin de faciliter l'accès des piétons aux écoles, aux parcs, aux arrêts d'autobus, aux zones commerciales et à d'autres destinations dans la communauté.

Caractéristiques naturelles

On n'a procédé à aucune autre évaluation écologique des boisés du secteur (y compris du peuplement forestier 12) indiqués sur les figures 7, 13, 14 et 15, depuis celle qui a été effectuée en 1992 par Gore and Storrie dans leur rapport intitulé *Biological Resources Evaluation* (évaluation des ressources biologiques). Les évaluations environnementales des caractéristiques naturelles urbaines ont évolué depuis. Dans son Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (EEEENU), la Ville a désigné ce terrain boisé comme l'aire naturelle candidate n° 97 à l'angle des chemins Navan et Pagé. Ce site candidat n'a pu faire l'objet d'une évaluation dans le cadre de cette étude en raison de contraintes liées à la saison et aux limites d'accès à la propriété. Il faut donc encore qu'un biologiste qualifié effectue une évaluation environnementale complète en se fondant sur un examen du terrain. Au nombre des critères d'évaluation énoncés dans l'EEEENU figurent la connectivité, la régénération, l'intégrité écologique, la superficie et la forme, la maturité de l'habitat, les habitats naturels, le caractère représentatif de la flore, l'importance de la faune et de la flore et l'habitat faunique. Le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance dispose des fonds nécessaires en 2005 pour réaliser l'évaluation environnementale des sites candidats restants qui figurent dans l'EEEENU. La Ville a l'intention d'évaluer les aires naturelles candidates n^{os} 96 et 97 au printemps ou à l'été 2005 (saisons de travaux sur le terrain), à condition qu'elle obtienne l'autorisation des propriétaires.

Il faudra déterminer la valeur environnementale de l'aire naturelle candidate avant de prendre des décisions sur l'aménagement des terrains touchés. Si la Ville n'est pas en mesure d'évaluer une aire naturelle en raison de contraintes liées au temps de l'année ou à l'accès, le requérant devra entreprendre l'évaluation du terrain boisé en tenant compte des critères énoncés dans l'EEEENU. Cette évaluation exhaustive devra faire partie du processus d'examen des projets d'aménagement avant leur approbation et être acceptable au personnel municipal. Au besoin, des renseignements supplémentaires peuvent être demandés au cours du processus d'évaluation. Si l'aire naturelle, en tout ou en partie (p. ex., le peuplement forestier 12), est jugée importante, le personnel de la Ville examinera des possibilités de la protéger, lesquelles pourraient consister, entre autres, à l'acquérir, à l'échanger contre des terrains de valeur égale, à négocier des servitudes de conservation, à imposer une taxe spéciale, à mettre en œuvre des programmes d'incitatifs fiscaux ou à adopter d'autres mesures qui peuvent être proposées à l'occasion. Si la Ville ne peut pas protéger une partie ou la totalité de l'aire naturelle au moyen de ces diverses méthodes, on procédera à l'aménagement des terrains conformément à l'orientation décrite dans le plan de conception communautaire. Les demandes d'aménagement de terrains se trouvant à l'intérieur de l'aire naturelle candidate ou jouxtant celle-ci doivent comprendre un plan de conservation d'arbres. Tous les terrains boisés du secteur à l'étude sont indiqués dans le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration.

Ces deux documents prévoient une zone tampon de 70 mètres à partir de la tourbière de la Mer Bleue, mesurée depuis la limite nord de l'ancien chemin de fer du Canadien Pacifique²¹. La zone tampon de 70 mètres est une zone de contraintes écologiques et sera cédée gratuitement à la Ville. Elle servira de lien visuel entre le secteur à l'étude et la tourbière, et on devrait y aménager, dans le secteur de la phase 1, deux passages donnant accès au sentier récréatif. Selon les plans, l'arrière de lots résidentiels touchera à la zone tampon. Les lots adjacents devraient être clôturés, ce qui permettrait de définir les limites de la zone tampon, d'empêcher tout empiètement sur celle-ci et de surveiller l'accès au sentier récréatif. Les plans montrent également l'emplacement du bassin 3 dans la zone tampon, lequel a été approuvé en vertu de l'EE effectuée précédemment.

Les demandes d'aménagement visant les terrains attenants à la zone tampon devront montrer qu'une largeur de 70 mètres suffit pour protéger l'intégrité et la fonction écologiques actuelles de la tourbière et qu'il n'est pas nécessaire d'y ajouter d'autres terres. De plus, selon la Société d'aménagement de la rivière Nation Sud, une étude d'impact sur l'environnement devrait être effectuée pour tout projet d'aménagement ou de modification de terrains proposé à 120 mètres ou moins de la limite de la tourbière. Toutes les parties concernées ainsi que les propriétaires et les propriétaires de terrains adjacents devront élaborer un plan de gestion coordonné pour la zone tampon. Les plans de gestion sont nécessaires à l'approbation des lotissements et doivent présenter des échéanciers établis en ce qui concerne l'achèvement des travaux et la mise en œuvre des projets.

Le schéma directeur d'aménagement du secteur de la phase 1 montre une marge de recul de 30 mètres le long du ruisseau Mud de chaque côté de la laisse normale des hautes eaux. Bien que le plan n'indique pas les autres ruisseaux et cours d'eau, il sera peut-être nécessaire de les conserver et de prévoir à cette fin des zones tampons appropriées, conformément aux exigences des offices de protection de la nature. De ce fait, les demandes d'aménagement et la conception des lotissements devront refléter l'orientation définie par les offices de protection de la nature à cet égard. Ces derniers exigent que des évaluations sur le terrain soient effectuées pour tous les cours d'eau du secteur afin de déterminer le niveau de protection requis pour chacun d'eux. Ces études seront menées au début du processus d'examen de toute demande d'aménagement visant un terrain situé près d'un cours d'eau et auront lieu en saison appropriée. Selon la Société d'aménagement de la rivière Nation Sud, tout cours d'eau réglementé est assujéti au règlement de la Société sur le remplissage, la construction et la modification des cours d'eau, en voie d'être intégré aux règlements généraux. La Société ajoute que les proposants doivent communiquer avec elle avant d'entreprendre des travaux sur des terrains qui jouxtent un cours d'eau. En outre, les zones tampons exigées par les offices de protection de la nature doivent être coordonnées avec les marges de recul requises pour protéger les pentes. Comme le mentionne la section 3 du présent document, certaines zones situées le long de fossés de drainage et d'escarpements comportent des pentes peu stables et devront faire l'objet d'examen géotechniques et de stabilité des pentes approfondis à l'étape de l'aménagement des terrains afin d'assurer la protection des

²¹ La bande de 70 mètres est mesurée à partir du côté nord du couloir actuel du Canadien Pacifique. Compte tenu que l'emprise de ce couloir est de 30 mètres et que la limite de la tourbière se trouve près du côté sud de cette emprise dans le secteur de la phase 1, la zone tampon de 70 mètres assurera une zone de protection de la tourbière sur une largeur d'au moins 100 mètres.

propriétés publiques et privées. Les terres vulnérables et celles touchées par des contraintes seront cédées gratuitement à la Ville.

Le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration du PCC illustrent un modèle d'aménagement possible. Ils devront faire l'objet de modifications si des analyses révèlent que certaines caractéristiques présentes dans le secteur à l'étude requièrent davantage de protection. Les modifications nécessaires seront prises en compte dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement énoncé à la section 6.

4.4 Installation d'élimination des déchets

Les terrains de la décharge de la WSI sont assujettis à un certificat d'autorisation émis par le ministère de l'Environnement. Comme le certificat ne comporte aucune date d'expiration, la décharge de la WSI continuera vraisemblablement à être exploitée dans les années à venir. Il en va de l'intérêt de la WSI, de la Ville et des futurs résidents de la collectivité d'admettre que cette installation fait partie intégrante de l'infrastructure de gestion des déchets de la région et qu'elle joue un rôle clé dans la prestation à la collectivité de services tels que le recyclage, le compostage et l'élimination des déchets. Les projets d'aménagement dans le secteur ne devraient pas empêcher la WSI d'accomplir son rôle.

Tel qu'il a été précisé plus tôt, la décharge qui se trouve dans le secteur est entourée d'une zone tampon de 500 mètres. Comme la durée de vie de l'installation est incertaine, on présume qu'une partie ou la totalité du site continuera à servir à l'élimination des déchets solides dans un avenir prévisible. La décharge de la WSI Inc. est une installation bien gérée et bien exploitée; toutefois, comme pour tout site d'enfouissement, les odeurs sont toujours une source de préoccupation. Les projets d'aménagement qui s'étendent jusqu'à la décharge dans le plan conceptuel ne servent qu'à illustrer le potentiel d'aménagement et de construction d'un réseau routier fonctionnel.

La ligne directrice D-4 du ministère de l'Environnement régissant l'utilisation des sols à l'intérieur ou près de sites d'enfouissement ou de décharges sert de guide à l'aménagement des terrains jouxtant les sites d'enfouissement existants. Elle s'applique à toutes les propositions liées à l'utilisation des sols à l'intérieur ou près des sites d'enfouissement ou des décharges qui contiennent des déchets solides, des déchets solides industriels et/ou des boues d'épuration de la ville (section 3.1). Selon ce document, le ministère s'oppose généralement aux propositions visant l'aménagement de terres fragiles à côté de sites d'enfouissement fonctionnels (section 5.1). Les terres fragiles comportent, entre autres, des constructions permanentes, dans lesquelles une personne se trouve en tout temps ou pour dormir (section 5.1.1).

La ligne directrice stipule que les facteurs suivants doivent être pris en considération dans toute proposition d'aménagement d'un terrain près d'un site d'enfouissement fonctionnel : les gaz d'enfouissement, la contamination des eaux souterraines et de surface par le lixiviat, les odeurs, les ordures, les émanations de contaminants par la circulation connexe de véhicules, les incidences visuelles, la poussière, le bruit, d'autres émissions, les incendies, les eaux de ruissellement, les vecteurs, de même que la vermine. Une attention particulière doit être prêtée à la production de méthane (section 4.1).

Selon la ligne directrice, le ministère juge que les émanations de contaminants et les problèmes visuels les plus importants ont normalement des répercussions sur les terrains situés dans un périmètre de 500 mètres de la zone d'enfouissement²². De ce fait, il recommande d'effectuer des études sur les terrains que l'on propose d'aménager à 500 mètres d'une décharge (section 5.3). La ligne directrice précise également que, compte tenu de la planification à long terme, le ministère peut recommander aux proposants de reporter ou de faire avancer progressivement certaines propositions de façon à ce que l'aménagement des terrains visés coïncide avec la fermeture de sections du site d'enfouissement situé à proximité ou avec la cessation de son exploitation (section 5.6). Par conséquent, conformément aux règlements du ministère et aux dispositions des sous-sections 4.8.4 et 4.8.5²³ du Plan officiel, il sera nécessaire de mener des études sur l'incidence de la décharge pour tous les projets d'aménagement envisagés à l'intérieur de la zone tampon de 500 mètres qui entoure la décharge de la WSI Inc. Il incombera au proposant d'effectuer ces études; d'ailleurs, la Ville n'approuvera aucun projet d'aménagement à l'intérieur de la zone d'influence (montrée aux figures contenues dans le PCC) avant que lesdites études ne lui aient été fournies et ne lui paraissent satisfaisantes.

Afin que les futurs résidents comprennent parfaitement la nature du fonctionnement de la décharge et la nécessité de son exploitation continue, les accords de lotissement portant sur toutes les habitations construites à l'intérieur de la zone tampon de 500 mètres de la décharge devront comporter une clause informant les acheteurs de l'emplacement, de la superficie, de la permanence et de la nature du site de la WSI. De plus, les bureaux de vente et les documents faisant la promotion de projets immobiliers et d'aménagement devront clairement indiquer les limites de la propriété de la WSI Inc. et expliquer la nature des opérations de l'entreprise. Ces exigences s'appliqueront même aux terrains pour lesquels une étude de la zone tampon laisse entendre qu'un aménagement est possible dans la zone tampon de 500 mètres.

4.5 Réseau de transport

Le réseau de routes collectrices proposé dans les secteurs des phases 1 et 2 est représenté à la figure 16. Il correspond au réseau mentionné dans le schéma directeur d'aménagement et est relié au réseau de routes locales (plan de démonstration). Il est conçu de façon à créer un quadrillage de voies conformément à l'orientation du PO, afin d'assurer la perméabilité et la connectivité entre les différents secteurs de la collectivité. Il a également pour objectif de réduire le nombre de véhicules empruntant le chemin Renaud pour se rendre à la Ceinture de verdure et de diminuer le nombre de traversées du ruisseau Mud. La figure 16 et le plan de démonstration montrent l'état final du réseau routier; comme il est expliqué ci-dessous, certaines voies de raccordement seront fermées, mais seulement après que des routes secondaires auront été construites en nombre suffisant. De nouvelles routes seront conçues et construites après avoir soumis les projets à l'examen prévu par la *Loi sur l'aménagement du territoire* ainsi qu'à une évaluation environnementale de portée générale.

²² On entend par *zone d'enfouissement* un site destiné à l'enfouissement ou au déchargement de déchets (ligne directrice D-4, section 2.0, ME). La zone d'enfouissement se trouve à l'intérieur de la *zone périphérique*, laquelle est définie comme une zone contrôlée par le propriétaire ou l'exploitant du site située entre la limite du site d'enfouissement et la zone d'enfouissement. Le site d'enfouissement est constitué de la zone d'enfouissement et de la zone périphérique, cette dernière comprenant les zones tampons requises (ligne directrice D-4, section 2.1, ME).

²³ Voir les modifications du MAML.

Le réseau routier permettra à la fois aux véhicules de circuler efficacement d'un bout à l'autre du secteur et de faciliter la mise en place d'infrastructures et d'installations enterrées dans les couloirs réservés à cet usage. La plupart des voies de raccordement montrées à la figure 16 sont définitives afin de préserver les couloirs de services enterrés qui ne disposent que d'un espace restreint en raison des restrictions relatives à l'élévation du niveau du sol.

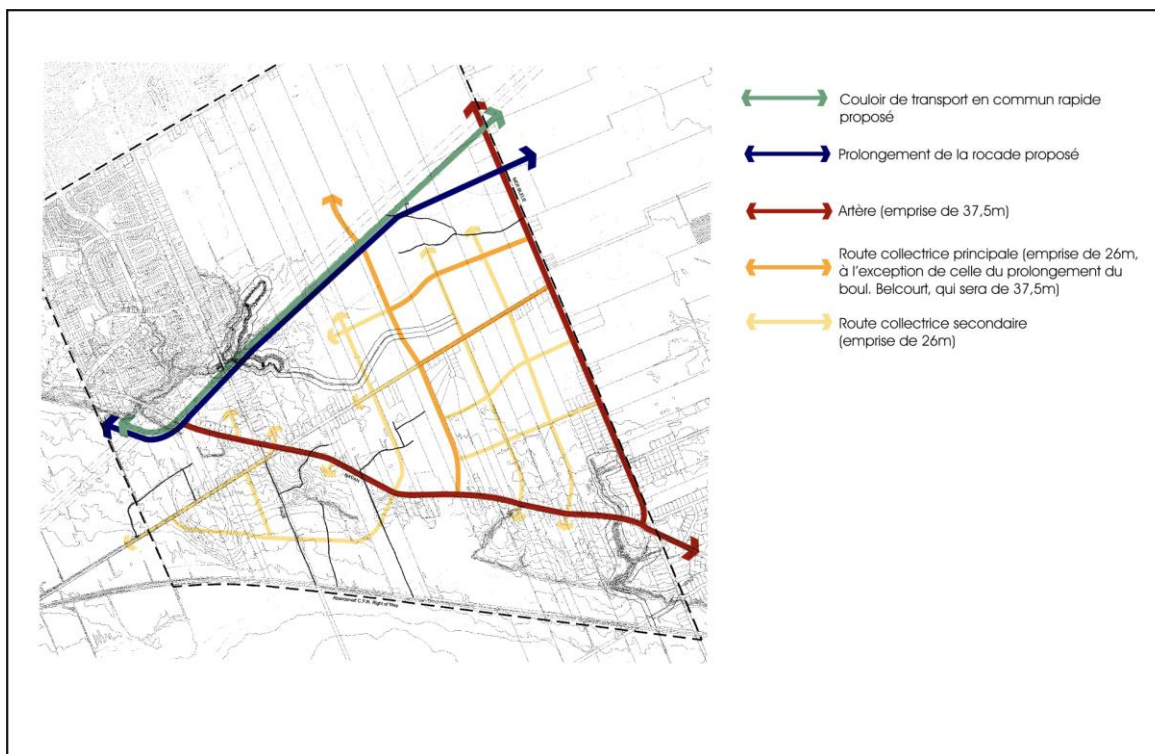


Figure 16 : Le réseau de transport du secteur à l'étude.

Modifications apportées au réseau routier actuel

- Les chemins Navan et Mer Bleue sont des artères désignées qui comportent une emprise protégée de 37,5 mètres. À l'heure actuelle, ce sont des chemins à deux voies qui passeront à quatre voies séparées à mesure que la densité de la circulation s'accroîtra. Cet élargissement fera l'objet d'évaluations environnementales de portée générale.
- Des feux de signalisation seront installés à l'intersection des chemins Navan et Renaud afin de répondre provisoirement aux besoins immédiats de la circulation. Cette intersection sera modifiée pour correspondre à la disposition du schéma directeur d'aménagement et du plan de démonstration une fois seulement que des voies de raccordement secondaires appropriées auront été aménagées pour les besoins de la nouvelle communauté. Le tracé de l'intersection des chemins Renaud, Pagé et Navan sera alors modifié de façon à refléter la structure définitive proposée. Avec ce réaligement, le chemin Renaud n'aura pas d'issue du côté est du chemin Navan (cul-de-sac) et, du côté ouest, débouchera sur le chemin Navan à un carrefour en T.
- Le chemin Pagé sera également fermé à l'angle du chemin Navan si la sécurité ou la capacité de celui-ci est compromise à cet endroit ou aux intersections adjacentes, ou encore si les résidents

disposent d'une autre voie d'accès le long du tronçon sud du chemin Pagé. Le chemin Pagé sera fermé à la hauteur du prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet pendant la durée des travaux.

- Le chemin Renaud deviendra une route collectrice principale avec une emprise de 26 mètres.

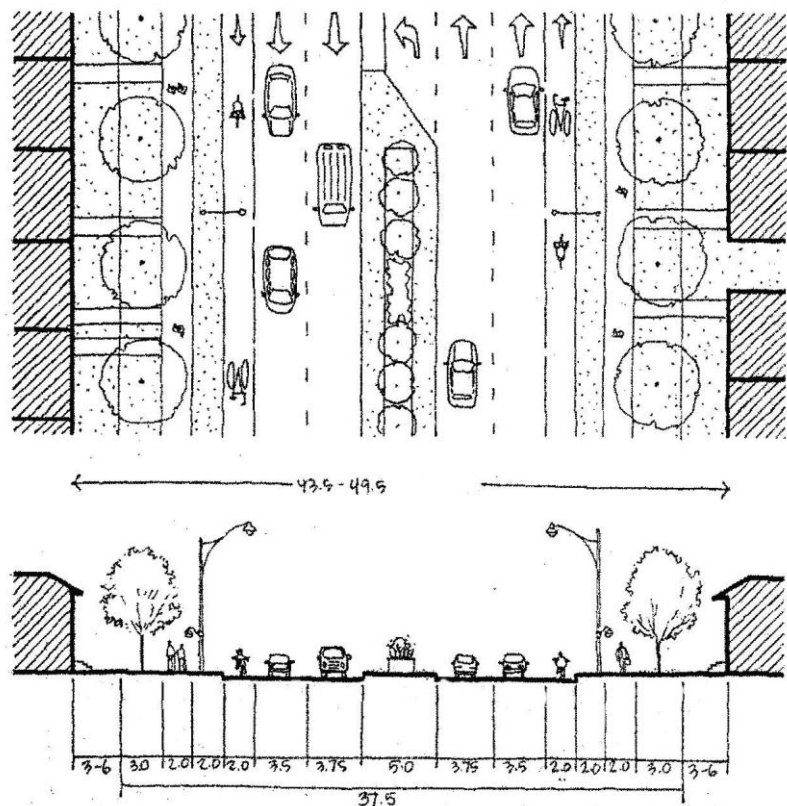


Figure 17 : Réseau provisoire et définitif d'artères et de routes collectrices. Les petits pointillés représentent les raccordements des chemins Renaud et Pagé au chemin Navan, qui demeureront ouverts jusqu'à ce que d'autres raccordements soient construits. Les lignes discontinues représentent le futur réseau de routes collectrices locales. Les lignes pleines correspondent aux artères nord-sud et est-ouest (chemins Mer Bleue et Navan, futur prolongement du boul. Belcourt, futur prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet et boul. d'Orléans)

Routes futures

- Le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet s'étendra le long de la limite nord du secteur à l'étude. Le tracé de cette route a été déterminé à la suite d'une évaluation environnementale menée en 1999. L'emprise routière protégée de ce couloir doit être de 40 mètres.

Figure 18 : Exemple de coupe transversale d'une route ayant une emprise de 37,5 mètres. Lorsqu'un terre plein central doit être aménagé pour les voies de virage à gauche, une emprise de 37,5 m est requise afin de laisser suffisamment d'espace à tous les usagers de la route, y compris aux cyclists. L'ajout de plantes dans des boîtes surélevées du terre-plein central contribue à embellir certains secteurs. (Adapté de MROC, 2000, pages 45 et 49).



- Le prolongement du boulevard Belcourt s'étendra vers le sud, du chemin Innes au chemin Navan (modification 35 au Plan officiel de Gloucester, annexe B). Il s'agira d'une route collectrice principale avec une emprise protégée de 37,5 mètres. La figure 18 donne la coupe transversale habituelle d'une route ayant une emprise de 37,5 mètres. Du prolongement de la rocade jusqu'au chemin Renaud, le boulevard traversera la zone de centre polyvalent et les quartiers résidentiels futurs. Étant donné que cette route collectrice traverse en partie une zone dont le sol a une faible capacité portante, il ne faudra privilégier dans le secteur de la phase 1 que des projets d'aménagement à faible densité sur les terrains attenants à la route collectrice ou situés dans sa périphérie immédiate. Les façades des habitations donneront sur le boulevard, mais les entrées individuelles ne seront pas permises sur la route collectrice. Par conséquent, le modèle de réseau routier figurant sur le plan de démonstration comprend des habitations dont la façade donne sur la route collectrice mais dont les garages ont un accès par l'arrière. Si l'analyse du sol du site en question révèle qu'un aménagement plus dense serait possible, on devrait opter pour des projets à densité moyenne ou élevée vu que les terrains sont contigus à la route collectrice et qu'ils se trouvent à proximité du futur couloir de transport en commun et du centre polyvalent. Dans tous les cas, les entrées de garage ne doivent pas donner sur le boulevard. Le trottoir le long du tronçon de la route collectrice faisant partie de la phase 1 doit avoir au moins deux mètres de large et être bordé de deux rangées d'arbres.

- À la figure 19, les parties de rue représentées en jaune dans la zone à densité élevée correspondent aux secteurs importants en raison de leur proximité des services de transport en commun, des écoles et des parcs ainsi que du centre polyvalent. Les trottoirs à ces endroits mesureront au moins deux mètres de largeur et seront bordés de deux rangées d'arbres. Les garages en façade ne sont pas permis; aucun ne doit être visible de la rue et leur accès doit se faire par le côté ou l'arrière de l'habitation. Par contre, l'accès à un terrain de stationnement collectif situé à l'arrière des habitations est autorisé à partir de la rue (voir la figure 20).
- Le chemin Navan s'étend d'un bout à l'autre du secteur. Avec le temps, il deviendra une artère fréquentée dotée de points d'accès à la collectivité en développement au nord et au sud. L'aménagement futur des terrains longeant le chemin Navan devra marquer les points d'accès aux quartiers et refléter leur qualité des deux côtés du chemin (voir la figure 15). On prévoit que les utilisations individuelles actuelles le long du chemin fusionneront et que des zones urbaines commerciales, résidentielles et institutionnelles les remplaceront. Les façades des nouveaux bâtiments devraient donner sur la rue et être dignes d'intérêt. « L'accès par des véhicules aux lots individuels [...] devrait être restreint afin de réduire les mouvements giratoires et les conflits entre les différents modes de transport. On devrait maximiser les possibilités d'accès direct pour les piétons et les cyclistes. » (MROC, 2000, page 9). Les commerces ayant un service à l'auto doivent être aménagés de sorte que les véhicules attendent en file sur le côté ou à l'arrière des propriétés.

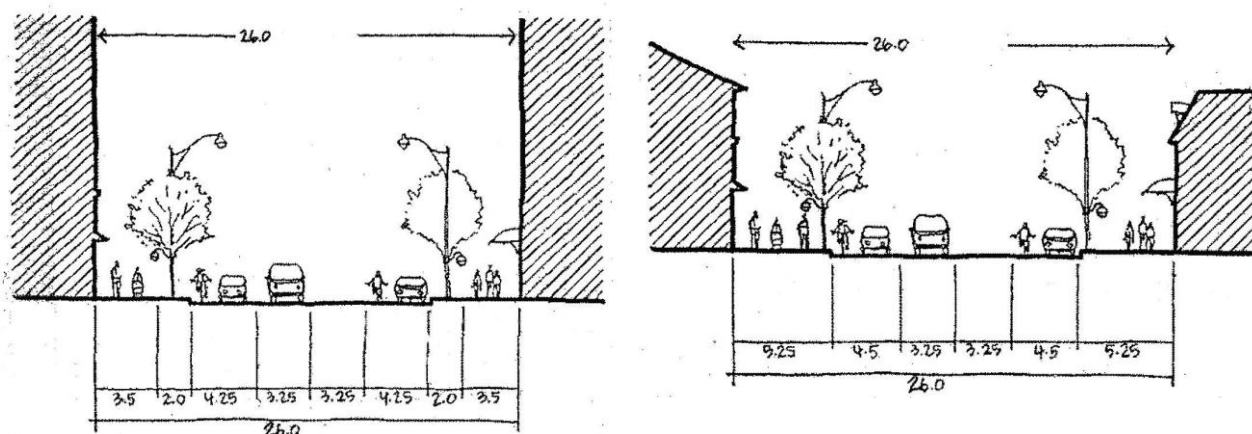


Figure 19 : Les deux sections importantes sont représentées en jaune.



Figure 20 : Entrée donnant accès à un terrain de stationnement collectif. Aucun garage ne donne sur la rue.

- Les routes collectrices principales et secondaires indiquées à la figure 16 comportent une emprise protégée de 26 mètres (ou la norme approuvée par la Ville au moment du lotissement). Les figures 21 et 22 montrent des exemples de coupe transversale de routes collectrices ayant une emprise de 26 mètres. Des arbres seront plantés des deux côtés des routes collectrices.



Figures 21 et 22 : Coupes transversales de routes ayant une emprise routière de 26 mètres. Les emprises de routières de 26 mètres permettent d'aménager de larges trottoirs et des bandes cyclables ainsi qu'une zone de plantation en bordure de la rue. Les emprises de 26 mètres permettent aussi de planter des arbres le long de la rue et de disposer de l'espace voulu pour entasser la neige pendant de courtes durées (Adapté de MROC, 2000, page 43).

- L'emprise routière des routes locales sera de 18 mètres (ou la norme approuvée par la Ville au moment du lotissement).
De nouvelles normes visant les rues bordées de constructions d'un seul côté, situées près d'artères et de routes collectrices et jouxtant des aires naturelles pourront être envisagées au cas par cas à la suite d'un examen réalisé par le personnel de la Ville. Dans tous les cas, la largeur de l'emprise routière devrait permettre d'y planter des arbres, d'y aménager des trottoirs et d'y installer le mobilier urbain requis ainsi que l'infrastructure et les services publics souterrains (voir la figure 23).
- Il faudra, à l'étape de l'aménagement des terrains, mener des études d'impact sur les transports afin de déterminer les besoins qui s'y rattachent, notamment les éléments de signalisation, les voies réservées aux virages et les voies permettant aux véhicules d'intégrer la circulation.

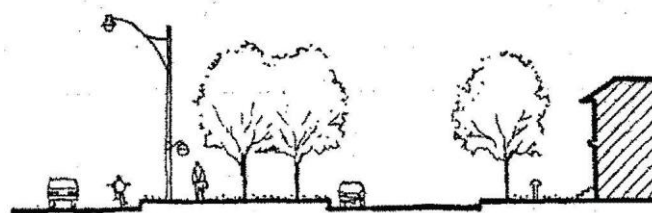


Figure 23 : Route locale parallèle à une route collectrice ou à une artère et attenante à celle-ci. Il est possible de concevoir une route locale parallèle à laquelle d'autres normes d'aménagement s'appliquent. (Adapté de MROC, 2000, p. 50).

Transport en commun

On propose d'aménager deux stations de transport en commun le long du futur couloir du TLR, qui seraient situées à l'intersection du couloir et du chemin Mer Bleue d'une part, et du prolongement du boulevard Belcourt d'autre part. Une distance de 800 mètres séparerait les stations. De futures études sur le transport, y compris celle en cours sur le TLR est-ouest, détermineront les caractéristiques du couloir, notamment le tracé, les sauts-de-mouton et l'accès aux sentiers piétonniers et aux pistes cyclables. Des autobus locaux assureront la correspondance

aux deux stations du TLR et desserviront les écoles, les parcs et d'autres destinations communautaires en empruntant les artères et les routes collectrices. La distance de marche aux arrêts d'autobus ne devrait pas dépasser 400 mètres. De façon générale, une distance de 200 à 250 mètres séparera les arrêts d'autobus locaux le long des routes collectrices.

4.6 Incidence sur la collectivité et mesures d'atténuation possibles

En raison des nouveaux projets résidentiels et des nouveaux usages dans les quartiers, les personnes qui habitent dans le secteur à l'étude et dans les communautés voisines verront une hausse de l'activité et de la circulation. Dans l'immédiat, le volume de circulation n'augmentera sans doute que sur certaines routes; cependant, à mesure que le secteur prendra de l'ampleur et que le réseau routier se développera, la circulation devrait être dispersée un peu partout dans le secteur et aucune zone en particulier ne devrait être incommodée par l'augmentation de la circulation. De même, une fois que le prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet, l'aménagement du couloir de transport en commun rapide (autobus ou TLR) et d'autres modifications au réseau routier auront été achevés, l'ensemble du secteur sera bien desservi par un système de circulation intégré.

L'aménagement entraînera la perte d'une partie de l'habitat naturel et du couvert forestier du secteur à l'étude. Les dispositions énoncées dans le plan conceptuel visent à atténuer les effets négatifs de cette perte en proposant des mesures de protection des zones de milieu naturel là où il est possible de le faire et en encourageant la plantation de nombreux arbres dans le secteur.

Des plans exhaustifs de gestion des eaux pluviales s'appliqueront à l'écoulement des eaux de ruissellement de la même façon que dans d'autres collectivités en développement à Ottawa qui répondent aux exigences d'organismes de réglementation.

La décharge actuelle existe depuis les années 1960 et continuera vraisemblablement à être exploitée pendant toute la période de planification, entraînant ainsi des restrictions relatives à l'utilisation de certaines parcelles situées à proximité du site.

5. LIGNES DIRECTRICES POUR LA CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

La présente section étudie les façons dont les espaces libres, le milieu naturel, l'infrastructure publique et la forme bâtie peuvent s'agencer pour configurer des quartiers et contribuer au développement de la communauté. Tous les intervenants, y compris la Ville, les propriétaires fonciers et les résidents actuels et futurs, ont un rôle à jouer dans la mise en œuvre réussie des lignes directrices de conception communautaire.

5.1 Principes et lignes directrices en matière d'aménagement paysager

La sous-section 4.7.2 du Plan officiel stipule que la « protection de la végétation des sites touchés par des projets d'aménagement contribue à la santé générale de l'endroit ainsi qu'à celle de la forêt urbaine et rurale. En outre, la protection rehausse l'attrait visuel des secteurs nouvellement aménagés. » Cependant, l'aménagement de nouveaux sites entraîne logiquement une perte d'espace libre et bien souvent une perte de caractéristiques et d'habitats naturels. Même si des habitats peuvent être conservés à certains endroits, il est probable que l'aménagement aura des répercussions importantes. Compte tenu du fait que de nouveaux sites seront bel et bien aménagés, la stratégie d'aménagement paysager pour le secteur visé par le PCC devrait avoir pour objectif d'intégrer davantage le paysage naturel et le paysage urbain et de prévoir une diversité et une superficie d'espaces verts et de milieux aquatiques plus grandes que celles que l'on trouve habituellement dans un quartier résidentiel à densité élevée (Sheltair Group Inc., 1998, p. 29). Cette stratégie appuie le principe énoncé à la section 4.7 du Plan officiel, selon lequel « les propositions d'aménagement doivent protéger le couvert végétal dans toute la mesure du possible ou remplacer celui-ci lorsqu'il est impossible d'en éviter la destruction. »

Pour ce faire, le présent PCC propose les quatre principes d'aménagement paysager suivants, assortis de leurs lignes directrices, lesquels ont été élaborés en fonction des besoins précis du secteur à l'étude. L'adhésion à ces principes et à ces lignes directrices contribuera à préserver l'écologie locale et à créer une collectivité unique.

Maintenir et améliorer l'infrastructure naturelle et les formes de paysage actuelles

Le maintien et l'amélioration des formes de paysages naturels existantes (terrains boisés, ruisseaux et ravins du secteur à l'étude) contribuent non seulement à mettre en relief le caractère de la collectivité locale, mais également à préserver la santé écologique du milieu environnant. Ces caractéristiques sont illustrées à la figure 7. Par exemple, il faut mettre en valeur les cours d'eau importants au moyen de marges de recul appropriées, d'améliorations de leur tracé et de plantation d'arbres. Il faut aussi prévoir des marges de recul appropriées et planter des arbres au besoin le long des ravins et des pentes instables. Les grands terrains boisés devraient être protégés de façon à maintenir leur intégrité écologique et leurs habitats naturels dans un milieu urbain.

Les politiques suivantes énoncées à la sous-section 4.7.2 du PO sous-tendent le principe de renforcement des caractéristiques naturelles présentes dans le secteur :

- « Les demandes de lotissements ou d'approbation d'un plan d'implantation doivent inclure un plan de conservation et de plantation d'arbres ainsi qu'un plan d'aménagement paysager, à l'appui de l'objectif du Plan officiel de doter la Ville d'un couvert végétal représentant 30 p. 100 de la superficie du territoire²⁴. Ces plans doivent :
 - a) préserver le maximum de végétation, en particulier le long des cours d'eau, sur les pentes abruptes, dans les boisés de grande valeur et dans les secteurs reliant entre eux des espaces verts, en mettant l'accent sur la qualité supérieure ou la rareté des espèces végétales;
 - b) déterminer, à la lumière d'une évaluation préliminaire, quels peuplements d'arbres ou quels arbres individuels doivent être conservés;
 - c) une fois sélectionnés les arbres ou les peuplements à conserver, il faut préciser les mesures de protection de ces arbres pendant la construction et à long terme;
 - d) décrire le secteur et la nature de la perte d'arbres ainsi que les mesures de compensation prévues;
 - e) sélectionner les arbres ou le couvert végétal à planter pour assurer la protection des cours d'eau ou des pentes abruptes;
 - f) si le couvert végétal naturel du site est considérablement touché, il faut tenir compte de l'impact sur la faune ou sur les espèces rares pendant et après la construction et proposer des mesures d'atténuation. »

- Les demandes d'aménagement doivent inclure un Énoncé des incidences environnementales pour une partie ou l'ensemble du terrain boisé afin de déterminer sa valeur écologique en fonction des critères d'évaluation de l'EEEENU.
- Elles doivent également comprendre un relevé de la végétation actuelle (emplacement, espèce, taille, état, etc.), présenter un plan qui indique l'endroit où se trouvent les arbres ayant un tronc de plus de 7 cm de diamètre et qui désigne ceux qu'il faut enlever et ceux qu'il faut conserver.
- Les exigences en matière de marge de recul autour des ruisseaux et des canaux de drainage devront être établies conformément aux exigences de l'office de protection de la nature pertinente.
- La topographie et les caractéristiques naturelles actuelles devraient être intégrées dans les formes d'aménagement.

Favoriser la biodiversité et élaborer des lignes directrices sur la plantation d'arbres afin de promouvoir l'intégrité écologique.

À cet effet, les mesures suivantes devront être prises :

- Examiner les possibilités qui existent sur le plan écologique et concevoir des plans de plantation d'arbres qui favorisent la biodiversité et privilégient les paysages naturels et les espèces résistantes à la sécheresse. Selon les politiques énoncées dans le PO, la Ville encouragera l'utilisation d'espèces indigènes pour les sites publics, ainsi que la plantation d'arbres sur des sites privés et la conservation des terrains, lorsque cela sera possible

²⁴ Il importe de noter que le potentiel limité d'élévation du niveau du sol, selon certaines études géotechniques, permet de protéger et de préserver davantage la végétation présente en conservant les élévations actuelles autour de cette végétation.

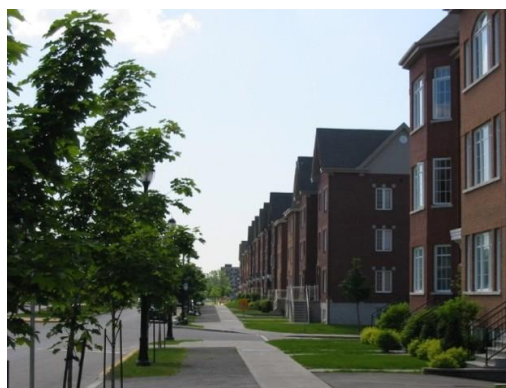
(p. 135). Toujours dans la sous-section 4.7.2, les plans d'aménagement paysager joints aux demandes de lotissement ou d'approbation d'un plan d'implantation devront « examiner la pertinence d'inclure des espèces indigènes dans les stratégies de plantation d'arbres. »

(p. 135).

- Encourager ou restreindre l'utilisation de certaines espèces dans des zones clés du secteur à l'étude (p. ex., dans les zones jouxtant des aires naturelles, planter des espèces indigènes qui contribuent ou s'ajoutent à la richesse des espèces et rehaussent l'habitat naturel de cette zone).
- Créer à l'intention des nouveaux propriétaires fonciers une trousse d'information dans laquelle sont recommandés les choix de plantes favorisant la biodiversité, les paysages naturels ainsi que les espèces non envahissantes et résistantes à la sécheresse. La trousse devrait également offrir des conseils sur les bonnes pratiques d'intendance qui aident à maintenir l'intégrité des caractéristiques naturelles.

En plus de recommander certaines espèces, les lignes directrices suivantes établissent des exigences minimales en matière de plantation d'arbres afin d'accroître le niveau de verdure dans la communauté et de compenser la perte de couvert forestier entraînée par l'aménagement du territoire.

- Planter deux arbres pour chaque habitation unifamiliale ou jumelée, un arbre pour chaque maison en rangée et un pour chaque série de deux maisons superposées ou d'appartements. Comme l'indique la sous-section 4.7.2 du PO, les plans soumis à l'appui des demandes de lotissement ou d'approbation d'un plan d'implantation seront accompagnés d'« un document d'information à l'intention des futurs résidents sur la valeur des arbres se trouvant sur leur propriété et les soins à leur donner » (voir les figures 24 et 25). L'expert-forestier municipal devrait examiner ce document.
- Dans le cas où les demandes de lotissement et de plan d'implantation ne prévoiraient pas suffisamment d'espace pour planter le nombre d'arbres requis, les arbres « manquants » formeront une « réserve » d'arbres et seront plantés un peu partout dans la collectivité (p. ex., sur les terrains d'école, dans les parcs, dans la zone tampon de 70 mètres et dans les aires naturelles afin de remettre celles-ci en état).



Figures 24 et 25 : Arbres peu espacés plantés entre la rue et le trottoir.

- Lorsque les maisons ne donnent pas directement sur une artère, une route collectrice principale ou une autre route (p. ex., les façades donnent sur une voie de desserte bordée de

maisons d'un seul côté et parallèle à l'artère), planter des arbres espacés de sept à dix mètres (centre à centre) qui, en grandissant, formeront une voûte de verdure.

- Planter des arbres le long des zones institutionnelles et commerciales ainsi que des parcs. Il est suggéré de planter des arbres à une distance de sept à dix mètres les uns des autres (centre à centre) qui, en grandissant, formeront une voûte de verdure²⁵.

Veiller à ce que les parcs contribuent au réseau d'espaces verts et au tissu des quartiers

Les parcs et les espaces verts donnent aux quartiers leur caractère et leur identité. Ils permettent également d'y aménager des installations récréatives publiques et des aires d'agrément. Au fur et à mesure que la densité résidentielle s'accroît et que la taille des espaces extérieurs privés diminue dans une communauté, le rôle des parcs et des espaces libres devient de plus en plus important.

Les parcs devraient être conçus et répartis dans le secteur à l'étude de façon à répondre aux besoins actifs et passifs en matière de loisirs et devraient, dans la mesure du possible, jouxter des éléments naturels existants. Comme il est énoncé à la sous-section 4.7.2 du PO, la « protection et l'amélioration des fonctions et des éléments naturels du site et des espaces adjacents se feront par leur intégration à des espaces verts publics et le long des sentiers récréatifs. » La mise en œuvre des lignes directrices suivantes contribuera à l'établissement d'un réseau d'espaces verts :

- Répartir uniformément les parcs et les espaces libres dans la communauté et veiller à ce que toutes les habitations soient situées dans un rayon de 400 mètres d'un parc ou d'un espace libre.
- Choisir des emplacements de parcs qui jouxtent des éléments naturels existants, tels que des terrains boisés et des ravins, pour qu'ils fassent partie du tissu de la communauté.
- Concevoir un réseau d'espaces libres qui reliera les aires naturelles et les parcs entre eux et avec le reste de la communauté. S'il est impossible de relier les parcs au moyen de couloirs d'espaces libres, les relier par un réseau de sentiers communautaires (sentiers piétonniers et pistes cyclables) qui serviraient chaque quartier et s'étendraient jusqu'aux aires de loisirs situées à l'extérieur du secteur à l'étude (voir les figures 26 et 27).

²⁵ L'emplacement des arbres de rue doit tenir compte de l'endroit où sont situés les services publics et l'infrastructure qui se trouvent dans l'emprise routière.



Figure 26 : Sentier récréatif existant aménagé sur l'ancien emplacement de la voie ferrée qui marque la limite entre le secteur à l'étude et la tourbière de la Mer Bleue.



Figure 27 : Espace libre qui pourrait servir de liaison à travers un terrain boisé.

- Créer des sentiers dans les zones servant de marges de recul de tous les ruisseaux.

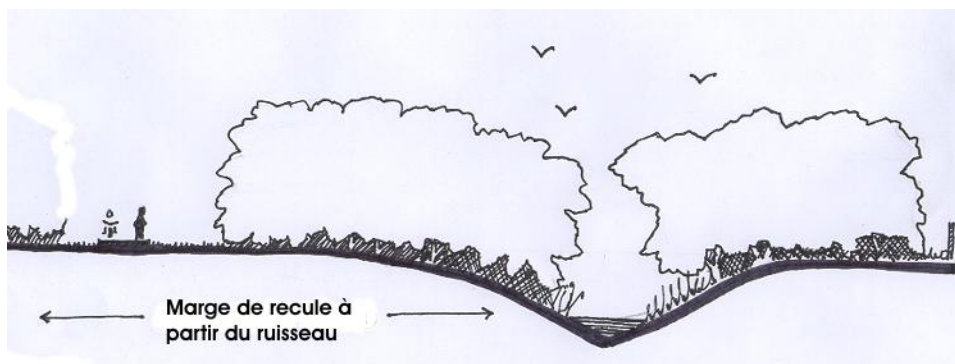


Figure 28 : Les sentiers devraient être aménagés le long du bord extérieur de la marge de recul des ruisseaux et des aires naturelles.

- Aménager, sur au moins deux côtés des parcs et des écoles, des routes bordées de construction d'un seul côté et garder la façade du troisième côté accessible au public (routes, école, terrain destiné à un établissement public, etc.).
- Lorsqu'un projet résidentiel jouxte des couloirs de ruisseaux, des terres vulnérables ou d'autres zones environnementales, entourer l'aire naturelle de routes dont la moitié seraient bordées de constructions d'un seul côté.
- Concevoir des parcs qui auront une longue façade sur la rue et des points d'accès clairement visibles pour les piétons. Mettre en valeur les points d'accès au moyen d'un revêtement spécial, d'aménagements paysagers, de panneaux et d'une forme bâtie.
- Planter des arbres de rue en bordure des parcs (comme il a été précisé plus tôt).

- Varier la taille, la nature et l'utilisation de ces parcs et espaces libres pour qu'ils soient tous uniques et distincts. Veiller à ce que les parcs offrent la possibilité de pratiquer une multitude d'activités qui répondent aux besoins de personnes de divers groupes d'âge et ayant des capacités de niveaux différents.
- S'assurer que les grands parcs, comme les parcs de secteur, sont bien desservis par le transport en commun.
- Éviter l'aménagement de lots derrière des parcs. Installer des clôtures uniformes entre ces lots et le parc si l'aménagement est inévitable.

Créer des aires particulières qui contribuent au réseau d'espaces verts formé de parcs et d'aires naturelles.

L'aménagement d'espaces verts supplémentaires dans la communauté permettrait d'enrichir le réseau de parcs et d'espaces libres établi. Pour ce faire :

- Considérer les terrains d'école et d'autres sites institutionnels comme des « points d'intérêt verts », où la plantation d'arbres améliore l'esthétique du terrain, ajoute des occasions d'apprentissage et contribue à l'écologie de la communauté.
- Considérer la zone tampon jouxtant la tourbière de la Mer Bleue comme une zone tampon naturelle ou une voie de liaison naturelle, car elle offre la possibilité d'écologiser la communauté en plantant des arbres. On pourrait également y aménager le point de départ d'un sentier et une zone d'interprétation au sujet de la tourbière qui mènerait les visiteurs au sentier récréatif²⁶.
- Renforcer le réseau de parcs et d'espaces libres en désignant et en créant des « rues vertes » bordées d'arbres et munies d'excellentes installations pour les piétons et les cyclistes.
- Intégrer les bassins de gestion des eaux pluviales à la communauté en tant qu'élément naturel.

5.2 Lignes directrices en matière d'architecture

En encadrant le domaine public, les bâtiments définissent la qualité des espaces publics et peuvent contribuer à faire d'un milieu axé sur les piétons et à l'échelle humaine un endroit confortable, attirant, sécuritaire et accessible. Pour que les espaces publics et les rues soient accueillants, un milieu bâti de grande qualité est nécessaire.

Bien que le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration illustrent un réseau de routes et d'îlots de base, ils n'indiquent pas ce que devraient contenir les îlots. Les paragraphes suivants fournissent des lignes directrices sur la forme bâtie proposée dans le secteur de la phase 1²⁷. Les lignes directrices portent surtout sur l'aménagement résidentiel (qui sera prédominant dans le secteur de la phase 1), mais traitera également des bâtiments institutionnels et commerciaux.

²⁶ Comme il a été mentionné précédemment, le couloir du Canadien Pacifique est présentement loué pour y faire passer un câble à fibres optiques.

²⁷ Les lignes directrices pour les terrains situés dans les secteurs de la phase 2 et du centre polyvalent seront élaborées au moment d'entreprendre les PCC visant ces zones.

Orientation et marges de recul des bâtiments

- Orienter les bâtiments de façon à ce que leur façade donne sur la rue et veiller à ce que leur entrée principale soit bien distincte, visible de la rue et accessible à tous²⁸ (voir la figure 29).
- Réduire les marges de recul depuis la façade, lesquelles devraient mesurer entre trois et six mètres, afin de créer un environnement de rue plus intime. L'intérêt du paysage de rue se trouvera rehaussé par une variation des marges lorsque les îlots sont longs et rectilignes (voir les figures 30 à 32). Il faudrait également modifier les marges de recul aux endroits où il est possible de le faire afin de préserver les éléments naturels existants (p. ex. les arbres arrivés à maturité) et les intégrer à l'aménagement.



Figure 29 : Les portes d'entrée de ces habitations sont bien visibles de la rue (www.prospectnewtown.com).



Figures 30 à 32 : Trois types de bâtiments ayant une marge de recul réduite depuis la façade. Dans tous les cas, on a planté des arbres dans l'espace entre les bâtiments et la rue.

- Veiller à ce que les marges de recul réduites assurent adéquatement l'intimité des habitations résidentielles et permettent un aménagement paysager satisfaisant²⁹. Il existe plusieurs moyens de le faire, notamment en élevant légèrement le rez-de-chaussée au-dessus du niveau de la rue, en utilisant des éléments paysagers pour séparer la propriété publique de la propriété semi-publique et en ajoutant des porches ou d'autres caractéristiques d'entrée afin de servir d'interface entre les domaines public et privé (voir les figures 33 à 35).
- Orienter les façades de bâtiments de façon à ce qu'elles donnent sur des parcs, des écoles ou des aires naturelles.

²⁸ Vu les conditions du sol dans le secteur à l'étude, il pourrait être difficile de mettre les portes d'entrée au niveau du sol. Dans ce cas, on devra trouver d'autres moyens d'assurer l'accessibilité du bâtiment.

²⁹ La réduction des marges de recul doit également tenir compte des exigences en matière de zonage et de stationnement, des limites du terrain, des services publics, de l'espace prévu pour le dépôt de la neige et de l'emplacement du mobilier de rue.



Figures 33 à 35 : Exemples d'aménagements paysagers ou de caractéristiques architecturales qui contribuent à accroître la protection de la vie privée.

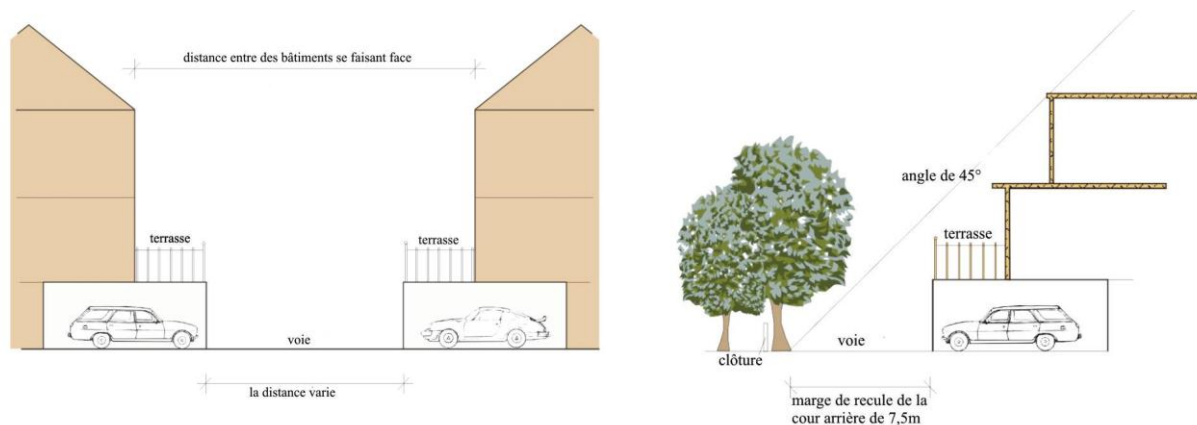
- Placer la forme bâtie de façon à refléter la topographie, à mettre en valeur les perspectives importantes et à préserver les arbres (tant les spécimens individuels que les groupes d'arbres ou les terrains boisés) dans les zones d'aménagement (voir la figure 36).

Figure 36 : Exemple d'intégration d'un affleurement rocheux et d'arbres existants dans un aménagement résidentiel.



- S'assurer que les façades des logements résidentiels situés le long des artères et des routes collectrices donnent sur la rue. Il est suggéré d'utiliser des rues locales parallèles, ou de construire sur les côtés des terrains ou en façade avec accès à l'arrière plutôt que d'aménager des lots résidentiels dont la façade arrière donne sur la rue³⁰.
- S'assurer que la cour arrière des maisons bâties sur les lots qui jouxtent la zone tampon de la tourbière de la Mer Bleue est séparée de la zone tampon par une clôture en grillage. L'aménagement de portes dans les clôtures pour donner accès au réseau de sentiers attenants à la zone tampon est interdit. Des accès communs aux sentiers seront prévus à des endroits précis.
- S'assurer que la distance entre des bâtiments se faisant face permet de laisser entrer la lumière, d'avoir de la vue et de protéger la vie privée (voir la figure 37). Dans le cas contraire, il faudrait que les étages du bâtiment soient construits en retrait pour que le bâtiment s'insère à l'intérieur du plan angulaire de 45 degrés mesuré à partir de la limite de la propriété (voir la figure 38).

³⁰ Se reporter à la section 5.3 pour connaître les lignes directrices sur les écrans antibruit.



Figures 37 et 38 : (Source des photos : *Lignes directrices en matière de conception de logements résidentiels intercalaires*).

Façades

- Veiller à ce que les façades avant et latérales donnant sur des rues, des parcs et des espaces libres possèdent des caractéristiques architecturales intéressantes. Utiliser des éléments de design architectural (fenêtres, balcons, détails d'angles, etc.) et des matériaux afin de créer un effet de relief et de discontinuité (voir les figures 39 et 40).



Figures 39 et 40 : Exemples d'éléments de design architectural et de fenêtres qui ajoutent de l'intérêt à la façade et aux murs latéraux des bâtiments.

- S'assurer que l'orientation et l'emplacement des fenêtres ne nuisent pas à l'intimité des résidents des habitations voisines.
- Concevoir des bâtiments de trois étages ou plus en prenant soin d'articuler la façade aux étages inférieurs, car ce sont eux qui ont le plus d'incidence sur l'environnement piétonnier.
- Éviter les façades continues, régulières et sans relief sur plus de 30 mètres dans une rue résidentielle. Celles qui excèdent cette longueur devront être divisées clairement en sections au moyen de caractéristiques verticales, de couleurs ou de matériaux différents, ou encore d'éléments de design architectural tels que des baies et des porches (voir la figure 41).

- Éviter les grands murs pleins sur les côtés et à l'arrière des bâtiments, surtout s'ils sont visibles de la rue, d'autres espaces publics et des propriétés voisines (voir la figure 42).
- Séparer et décaler les lignes de toiture des maisons en rangée.



Figure 41 : Les différentes couleurs de brique et les légers retraits contribuent à réduire l'effet de longueur et de régularité de la façade.



Figure 42 : Les nombreuses fenêtres sur les façades donnant sur les deux rues contribuent à réduire l'effet massif de cet immeuble résidentiel.

Façades sur les terrains d'angle

- Faire en sorte que les bâtiments construits sur un terrain d'angle aient une façade sur les deux rues. Ces deux façades devront être traitées de la même façon et présenter des caractéristiques architecturales et un niveau de conception uniformes. Pour y arriver, on peut, entre autres, mettre les angles des bâtiments en évidence au moyen de fenêtres, de tourelles ou de galeries entourant les deux façades (voir les figures 43 à 45).



Figures 43 à 45 : Trois exemples de bâtiments dont les façades sont dignes d'intérêt dans les deux rues sur lesquelles elles donnent (les photos 43 et 44 sont tirées du site www.prospectnewtown.com).

- Pour les habitations à densité plus élevée situées sur des terrains d'angle, veiller à ce que le traitement de l'architecture et de l'aménagement paysager soit analogue dans les deux rues et crée un point d'intérêt (voir les figures 46 et 47).
- S'assurer que la façade latérale des bâtiments jouxtant un espace libre est digne d'intérêt aussi bien le long de la rue que le long du parc.



Figures 46 et 47 : Les façades de ces bâtiments à densité plus élevée sont dignes d'intérêt dans les deux rues.

- Aménager de nombreuses fenêtres sur les murs latéraux qui donnent sur une route, une voie ou un espace libre.
- S'assurer que l'emplacement des fenêtres sur les murs latéraux qui donnent sur d'autres habitations ne nuit pas à la protection de la vie privée des résidents.

Stationnement et garages

- Veiller à ce que les garages et les aires de stationnement n'occupent pas tout l'espace à l'avant des bâtiments. Recourir à des méthodes de conception visant à réduire l'impact visuel des garages, par exemple :
 - aménager les garages en retrait de la façade principale ou encastrer le garage dans la maison (voir les figures 48 et 49);



Figures 48 et 49 : Les garages de ces deux bâtiments se trouvent derrière la façade principale.

- prolonger des sections du bâtiment au-dessus de l'entrée de garage afin de la dissimuler;
- avoir recours à la couleur pour diminuer l'importance du garage.
- S'assurer que le garage ne dépasse pas la façade du bâtiment.
- Réduire au minimum l'incidence des entrées de garage sur l'environnement piétonnier. À cette fin :
 - Jumeler les entrées de garage de deux propriétés voisines afin de réduire le nombre de bordures surbaissées et d'optimiser le stationnement sur rue.

- Veiller à ce que la largeur de l'entrée et du garage corresponde au plus à 50 p. 100 de la largeur du lot.
- Limiter la largeur des entrées pour les garages simples.
- Déplacer les garages et leurs entrées à l'arrière des bâtiments (voir les figures 50 et 51).
- Créer des voies d'accès à l'arrière des bâtiments.



Figures 50 et 51 : Ces habitations donnent sur la rue et sont munies de garages accessibles par l'arrière.

- Aménager les aires de stationnement de surface en retrait de la façade des bâtiments et prévoir un espace destiné à l'aménagement paysager d'au moins trois mètres depuis la limite d'une aire de stationnement donnant sur une rue, un espace libre ou un immeuble d'habitation. Planter des arbustes et des arbres sur cet espace afin de former une voûte de verdure continue. L'écran devra être efficace en toutes saisons et les arbustes plantés sous les arbres ne devront pas dépasser un mètre de haut.
- En cas de stationnements communs (stationnement de surface), on suggère de n'aménager qu'une entrée par façade afin de réduire au minimum les conflits entre les véhicules et les piétons sur le trottoir et de prévoir le plus d'espace possible pour l'aménagement paysager et le stationnement sur rue (voir la figure 52).
- Diviser les terrains de stationnement en petites lots munis de terre-pleins paysagés d'au moins deux mètres de largeur. Disposer les terre-pleins de façon à permettre au plus 25 places de stationnement par rangée.
- Aménager les terrains de stationnement des bâtiments non résidentiels sur le côté ou à l'arrière de ceux-ci et les dissimuler au moyen d'un écran.



Figure 52 : Immeuble à logements multiples comportant une entrée commune au terrain de stationnement.

Mélange de types de bâtiments et de styles d'architecture

- Varier les types de bâtiments et de styles d'architecture à l'intérieur d'un même îlot afin de favoriser la diversité visuelle. À cette fin :
 - Construire au moins deux types de bâtiments différents dans chaque îlot (p. ex., un mélange d'habitations unifamiliales et de maisons en rangée) (voir la figure 53).
 - Veiller à ce qu'au plus trois habitations qui se suivent aient le même type de façade.
 - Construire des maisons en rangée et des maisons superposées dans un même îlot pour diversifier les façades (variation des éléments du design architectural, de la couleur, des matériaux, etc.)
 - Aménager des lots de différentes largeurs dans un même îlot.
 - Concevoir une variété de lignes et de formes de toits dans chaque îlot.
- Prévoir un éventail de types d'habitations et de modes d'occupation qui conviendront à divers genres de familles au fil des ans. Étudier la possibilité de construire des « maisons de ville » offrant des logements pour familles avec entrée distincte au rez-de-chaussée et des appartements plus petits aux étages supérieurs, des espaces de logement et de travail intégrés, des bureaux à domicile, des logements adaptables Bâti-Flex^{MC} et des éléments de conception permettant aux personnes âgées de demeurer chez elles.
- Prévoir un mélange de types de bâtiments et de conceptions architecturales dans chaque quartier. Les figures 54 à 59 illustrent la diversité des habitations dans la communauté de Prospect, au Colorado, et montrent qu'un mélange de types, de hauteurs, de formes, de masses et une utilisation originale des couleurs et des matériaux peuvent s'harmoniser dans un même quartier. Les divers types de bâtiments s'agencent bien parce qu'ils comportent des éléments de conception communs, à savoir :
 - un paysage de rue commun comprenant des trottoirs continus et des arbres tout le long de la rue;
 - des maisons qui donnent de l'intérêt à la rue : elles sont toutes construites près de la rue et leurs entrées sont bien définies. Certaines de ces entrées sont munies de porches ou de galeries alors que d'autres ajoutent de l'intérêt au paysage de rue par d'autres moyens;
 - des garages qui ne sont pas visibles de la rue;
 - des terrains d'angle sur lesquels sont construites des maisons dont la façade principale et la façade latérale présentent toutes deux un grand nombre d'éléments architecturaux, ce qui embellit le paysage des deux rues.



Figure 53 : Maisons en rangée et immeuble d'habitation construits sur le même îlot.



Figures 54 à 59 : Combinaison de divers types de résidences et de styles d'architecture à Prospect, au Colorado (www.prospectnewtown.com).

Équipement de service

- Aménager les aires de chargement ainsi que les zones réservées aux poubelles et à d'autres équipements (transformateurs, compteurs, dispositifs de chauffage, de ventilation et d'air climatisé, etc.) dans des endroits peu visibles de façon à conserver l'attrait esthétique de la rue et des habitations et à réduire le plus possible l'incidence sur le paysage de rue.
- Intégrer ces aires de service dans la conception des bâtiments afin qu'elles ne soient pas visibles de la rue ou qu'elles ne jouxtent pas des espaces publics.

Lignes directrices générales visant les terrains institutionnels et commerciaux

- Orienter les bâtiments de façon à ce que leur façade donne sur des rues publiques et à ce que leurs entrées principales soient facilement reconnaissables, visibles depuis la rue et accessibles à tous.
- Faire en sorte qu'un bâtiment construit sur un terrain d'angle ait une façade sur les deux rues. Ces deux façades devront présenter des caractéristiques architecturales et un niveau de conception uniformes.
- Les bâtiments commerciaux devront être construits à une distance maximale de trois à cinq mètres de la limite avant de la propriété et de la limite latérale attenante à une voie publique.
- Veiller à ce que les façades avant et latérale donnant sur des rues, des parcs et des espaces libres possèdent des caractéristiques architecturales intéressantes. Utiliser des éléments architecturaux (fenêtres, balcons, détails d'angles, etc.) et des matériaux afin de créer un effet de relief et de discontinuité.
- Éviter les grands murs pleins sur toutes les façades.

- Aménager les aires de stationnement sur le côté ou à l'arrière des bâtiments et les dissimuler au moyen d'un écran.
- Prévoir pour l'aménagement paysager un espace d'au moins trois mètres depuis la limite d'une aire de stationnement donnant sur une rue ou jouxtant des immeubles d'habitation. Planter sur cet espace des arbustes et des arbres qui, en grandissant, formeront une voûte de verdure continue. L'écran devra être efficace en toutes saisons et les arbustes plantés sous les arbres ne devront pas dépasser un mètre de haut.
- Limiter le nombre d'entrées aux aires de stationnement afin de réduire le plus possible les conflits entre les véhicules et les piétons sur le trottoir.
- Diviser les terrains de stationnement en petits lots munis de terre-pleins paysagés d'au moins deux mètres de largeur. Disposer les terre-pleins de façon à permettre au plus 25 places de stationnement par rangée.
- Aménager les aires de chargement ainsi que les zones réservées aux poubelles et à d'autres équipements (transformateurs, compteurs, dispositifs de chauffage, de ventilation et d'air climatisé, etc.) dans des endroits peu visibles de façon à conserver l'attrait esthétique de la rue et des habitations et à réduire le plus possible leur incidence sur le paysage de rue.
- Utiliser l'aménagement paysager et des matériaux assortis à ceux du bâtiment voisin pour cacher les aires où sont entreposés les dispositifs mécaniques, le matériel de service et l'équipement des services publics. Intégrer ces éléments aux bâtiments lorsqu'il est possible de le faire.

5.3 Structure communautaire

Points d'accès, de vue et d'intérêt

Faire en sorte que les points d'accès et les intersections servent de centres d'intérêt et de points de repère pour la communauté. Les points d'accès et les intersections peuvent être déterminés par des éléments naturels existants, un aménagement paysager particulier ou une forme bâtie. La figure 15 montre l'emplacement de points d'accès clés qui contribuent à la structure et à l'identité de la communauté.

- Concevoir des immeubles institutionnels qui seront des points de repère et choisir leur emplacement pour qu'ils deviennent des pôles d'attraction communautaire.
- Placer les bâtiments à des endroits convenant bien aux besoins d'un point d'accès et s'assurer que les marges de recul permettront un aménagement paysager important et un paysage de rue amélioré.
- Aménager les aires de stationnement loin des points d'accès.
- Planter des arbres sur les accotements et les terre-pleins centraux aux intersections clés pour marquer le point d'entrée d'un quartier.
- Créer des points d'intérêt communautaires en intégrant des œuvres d'art à des espaces publics.
- S'assurer que les bâtiments construits sur des lots situés au bout d'un couloir qui offre un point de vue comportent une valeur architecturale particulière.
- Tracer les routes de façon à ce qu'elles respectent le relief naturel et préservent les points de vue et les arbres importants.

L'environnement piétonnier

- Aménager des trottoirs des deux côtés des artères et des routes collectrices et d'un côté des routes locales.
- Construire des trottoirs larges d'au moins deux mètres le long des artères et des routes collectrices principales. Entre la bordure et la limite de l'emprise routière, planter des arbres à une distance de sept à dix mètres les uns des autres (centre à centre) (voir la figure 60). S'assurer que la zone destinée à la plantation des arbres est constituée d'une tranchée continue offrant un sol de plantation d'au moins deux mètres de largeur et deux mètres de profondeur (MROC, 2000, p. 22).
- Sur les routes collectrices secondaires et les chemins locaux, construire des trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 à 2 mètres, conformément aux normes de la Ville. Entre la bordure et la limite de l'emprise routière, planter des arbres à une distance de sept à dix mètres les uns des autres (centre à centre). S'assurer que la zone destinée à la plantation des arbres est constituée d'une tranchée continue offrant un sol de plantation d'au moins deux mètres de largeur et deux mètres de profondeur (MROC, 2000, p. 22).
- Séparer les îlots de plus de 200 mètres de longueur par une allée piétonnière afin de faciliter la circulation des cyclistes et des piétons dans le secteur. L'emplacement de ces îlots doit figurer sur tous les plans de lotissement et d'implantation.
- Veiller à ce que les logements, les commerces et les éléments du domaine public soient accessibles à tous les résidents et à tous les types de famille.

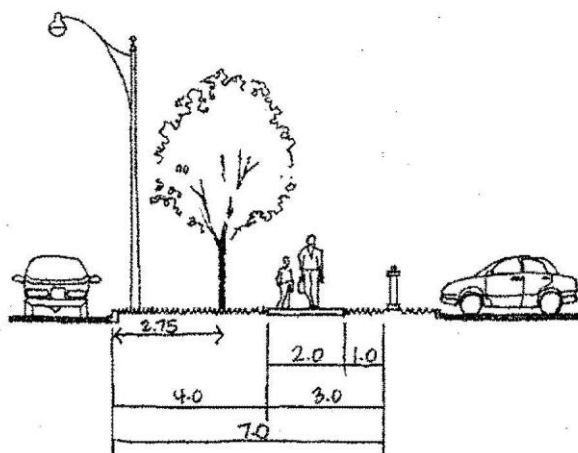


Figure 60 : Coupe transversale du domaine piétonnier. Sur les routes larges où la vitesse est élevée, si l'on veut que les arbres soient près du bord de la route, les planter à environ 2,75 m de la chaussée, sur un accotement intérieur de 4 m de largeur (Adapté de MROC, 2000, p. 20).

Le réseau de pistes cyclables

- Définir le tracé du réseau de sentiers et de pistes cyclables, aménager ces sentiers et pistes et poser des panneaux indicateurs.
- Veiller à ce que l'ensemble du réseau soit accessible à tous.
- Installer des bancs et aménager des zones ombragées le long des sentiers.
- Si une piste cyclable se prolonge en dehors du réseau de parcs et d'espaces libres, l'aménager à l'intérieur de l'emprise routière.
- Marquer clairement les passages pour piétons au moyen d'un revêtement particulier.
- Aménager à des endroits bien en vue sur les terrains institutionnels et commerciaux des stationnements pour bicyclettes qui soient intégrés au réseau piétonnier et situés près des entrées d'immeuble.

Les mesures de lutte contre le bruit

On prévoit que des mesures d'atténuation devront être prises pour réduire les sources de bruit fixes et de bruit provenant de la circulation dans le secteur visé par le PCC :

- Éviter d'ériger des écrans antibruit; recourir plutôt à d'autres mesures d'atténuation telles que l'orientation des habitations et des rues.
- Faire en sorte que les habitations construites le long d'artères ou de routes collectrices donnent sur la rue. Pour réduire ou éliminer le besoin d'écrans antibruit, prévoir des rues locales parallèles ou encore des habitations dont les façades latérales donnent sur la rue ou dont les façades avant donnent sur la rue avec l'accès à l'arrière plutôt que d'avoir des façades arrière qui donnent sur la rue.
- Orienter les habitations de sorte que les aires d'agrément se trouvent loin des sources de bruit.
- Atténuer le bruit au moyen d'éléments de conception (p. ex., utiliser des techniques de conception architecturale insonorisantes).
- Dans le cas où des écrans antibruit seraient nécessaires à cause de l'orientation des façades, concevoir des écrans attrayants au moyen de divers matériaux, de marges de recul variées et d'un aménagement paysager abondant qui atténuera l'effet artificiel de l'écran.
- Des écrans antibruit devront sans doute être érigés pour les habitations jouxtant le couloir du transport en commun rapide et le prolongement de la rocade. C'est l'arrière de ces habitations qui devrait donner sur ces couloirs.
- Il est également possible que des écrans antibruit soient nécessaires pour des raisons d'orientation des façades le long des artères et des routes collectrices.

6. MISE EN ŒUVRE

Conformément à la politique 2.5.7.7 du Plan officiel, les « plans de conception communautaire de collectivités en développement seront approuvés par le Conseil municipal à titre de documents stratégiques d'orientation pour l'approbation de futurs lotissements, de demandes de zonage et d'approbation de plans d'implantation. » Le Plan officiel sera modifié afin de rendre compte de l'achèvement du PCC. Une modification au Plan officiel sera requise pour refléter le nouvel emplacement de l'espace libre important et les nouvelles limites de la zone centre polyvalent (au sud du couloir de transport de l'électricité et à l'ouest du chemin Mer Bleue).

6.1 Considérations relatives à l'examen des demandes d'aménagement

Les nouvelles demandes ainsi que les demandes en cours doivent se conformer à l'orientation du présent PCC. En plus du tracé des routes locales et collectrices³¹, de la disposition des îlots et des lots ainsi que de la désignation des parcs, des espaces libres, des aires naturelles et des écoles, les demandes d'aménagement doivent également inclure l'emplacement des sentiers piétonniers et des pistes cyclables. Les demandes d'aménagement feront l'objet d'un examen pour déterminer si elles respectent ou non les dispositions de la section 5 du PCC, et les renseignements à l'appui de cet examen, tels que les plans d'aménagement paysager et les dessins d'architecture, doivent accompagner les demandes. Il faut absolument joindre à toutes les demandes d'aménagement les études techniques qui figurent sur la liste intitulée *Études et évaluations requises*³². De plus, toutes les demandes visant des terrains situés à l'intérieur de la zone d'influence de 500 mètres de la décharge de la WSI doivent comprendre des études portant sur la zone d'influence du site d'enfouissement de déchets solides. Les modifications seront apportées au zonage au fur et à mesure que les plans d'aménagement seront soumis. Tout zonage proposé devra refléter les lignes directrices et les principes énoncés dans le PCC; les lignes directrices sur la conception seront prises en compte au cours du processus d'établissement d'un règlement de zonage habilitant et d'examen du plan d'implantation.

Étant donné que les secteurs des phases 1 et 2 sont considérés comme un tout en ce qui concerne les besoins en matière de parcs, il se peut que certaines zones de la phase 1 fassent partie des 5 p. 100 de terres réservées à l'aménagement de parcs. On examinera le secteur de la phase 1 de près afin d'y trouver une parcelle de 13 hectares qui pourrait être cédée par voie de règlement financier et servir à aménager un parc de secteur dans la phase 2.

³¹ Le réseau de routes collectrices indiqué dans le schéma directeur d'aménagement et le plan de démonstration a été établi à la suite de vastes consultations et constitue le fondement du tracé du réseau de distribution d'eau, de gestion des eaux pluviales et des égouts séparatifs. Il se peut qu'un réexamen de toutes les études sur la viabilisation soit nécessaire pour tout changement proposé au réseau; il est donc recommandé de ne pas modifier le réseau de routes collectrices tel qu'il est présenté. Le réseau de routes locales qui figure sur le plan de démonstration peut faire l'objet de modifications, à condition que les plans de remplacement respectent les lignes directrices et les objectifs énoncés dans le PCC.

³² On peut se procurer cette liste ainsi que les formulaires relatifs aux demandes d'aménagement dans les centres du service à la clientèle.

6.2 Processus de modification du Plan de conception communautaire (PCC)

Les modifications proposées au plan de démonstration avant que soit approuvé tout plan de lotissement ou d'implantation, comme de petits changements à la configuration des rues locales, des rajustements à l'emplacement des zones résidentielles à densité moyenne et élevée et des changements mineurs à la taille ou à la forme d'un îlot, peuvent être apportées si le directeur de l'Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure le juge bon. L'approbation par la Ville de tout plan de lotissement ou d'implantation contenant ces modifications signifie que le PCC devra être révisé en conséquence.

Par ailleurs, les modifications importantes proposées au plan de démonstration avant que soit approuvé tout plan de lotissement ou d'implantation, entre autres, au sujet du nombre d'îlots résidentiels à densité élevée et de leur emplacement, du tracé des routes principales et des couloirs réservés aux infrastructures protégées ainsi que du déplacement des îlots d'écoles et de parcs, de même que les modifications susceptibles de nuire à la capacité du secteur de respecter les orientations stratégiques du PO, seront soumises à l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement.

Pour que le processus d'examen et d'approbation des modifications proposées soit enclenché, le requérant doit soumettre à la Ville un plan général qui présente les changements proposés et contient les plans de lotissement ou d'implantation visant les quartiers (ou la communauté élargie, le cas échéant), qui sont approuvés ou sur le point de l'être. Si le changement proposé ne touche pas des terrains dont le plan a été approuvé ou est sur le point de l'être, le plan général doit également comprendre la conception du quartier avoisinant (ou de la communauté élargie, le cas échéant), qui figure dans le plan de démonstration.

Le personnel municipal distribuera des copies du plan général aux propriétaires du terrain à aménager ou à réaménager et qui sont directement visés par les modifications proposées afin d'obtenir leurs commentaires. En cas de désaccord de ceux-ci, les plans de lotissement ou d'implantation seront soumis à l'approbation du Comité de l'urbanisme et de l'environnement. Si un changement proposé au PCC touche la communauté élargie, il pourra être nécessaire de tenir une séance de consultation publique pour présenter la proposition aux résidents et recevoir leurs commentaires.

Les changements successifs apportés au plan de démonstration doivent tenir compte des modifications précédentes approuvées au cours du processus d'approbation du plan général et des plans de lotissement ou d'implantation. Toutes les modifications approuvées seront conservées dans les dossiers de la Ville.

Les changements apportés par le personnel au plan de démonstration et au texte du PCC peuvent être approuvés par le directeur de l'Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure si ce dernier juge qu'ils sont pertinents. Le personnel devra au besoin aviser de ces changements les propriétaires dont le terrain fera l'objet d'un aménagement ou d'un réaménagement. Si ces modifications sont importantes ou qu'elles donnent lieu à une divergence d'opinions entre le personnel et les propriétaires fonciers visés, il est possible de demander au Comité de l'urbanisme et de l'environnement de trancher la question.

Tout changement proposé au plan de démonstration doit tenir compte des principes et des objectifs énoncés dans le Plan officiel et dans le Plan de conception communautaire. Des mises à jour d'études menées dans le cadre de l'élaboration du PCC, telles que les études techniques et celles sur le transport, pourront être nécessaires pour appuyer la modification proposée. Tout changement proposé qui exige l'adoption d'une modification au Plan officiel nécessitera également une modification officielle correspondante du PCC.

Le plan de démonstration indique l'emplacement et l'étendue des diverses formes d'habitations dans la communauté. Les objectifs en matière de densité de logements énoncés à la section 4.1 précisent la densité moyenne prévue pour chaque secteur. Le personnel suivra de près le nombre total et les types d'habitations construites ainsi que leur conformité avec le Plan officiel dans chaque quartier et à l'échelle de toute la communauté au moment de l'approbation des demandes d'aménagement.

7. Références bibliographiques

- COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan directeur de la Ceinture de verdure*, 1996.
- COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan for Canada's Capital: A Second Century of Vision, Planning and Development*, 1999.
- DELCAN CORPORATION. *Blackburn Hamlet Bypass Extension Environmental Study Report*, 1999a.
- DELCAN CORPORATION. *Blackburn Hamlet Bypass Extension Environmental Study Report* (annexes), 1999b.
- DELCAN CORPORATION. *City of Gloucester: East Urban Community Transportation Study*, 1985.
- DELCAN CORPORATION. *Cumberland Transitway Environmental Assessment Study*, 1999c.
- DELCAN CORPORATION. *Cumberland Transitway Environmental Assessment Study* (annexes), 1999d.
- DELCAN CORPORATION et THE RETHINK GROUP. *Gloucester Growth Area Master Recreation Plans: Final Report*, 1992
- GOLDER ASSOCIATES LTD. *Report on Geotechnical Considerations: East Urban Community*, 2004.
- GORE AND STORRIE LIMITED. *East Urban Community Master Drainage Plan* (pour la Ville de Gloucester), 1992.
- JACQUES WHITFORD ENVIRONMENTAL LIMITED. *Review of Mer Bleue Bog Requirements – East Urban Community* (lettre), janvier 2003.
- MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON. *Lignes directrices en matière de conception des corridors de routes régionales*, 2000.
- Site Web de Ressources naturelles Canada : (<http://www.nrcan.ca>)
- SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Pratiques pour des collectivités durables*, 2000.
- STANTEC CONSULTING LTD. *Gloucester EUC Infrastructure Study Update*, 2004.
- STANTEC CONSULTING LTD. *Ponds 1 & 3 East Urban Community: Design Brief Final Report*, 2000.
- VILLE DE GLOUCESTER. *Gloucester Historic Building Study*, 1988.
- VILLE DE GLOUCESTER. *Règlement municipal de zonage n° 333 de 1999*, 1999.
- VILLE D'OTTAWA. *Lignes directrices en matière de conception de logements résidentiels intercalaires*, 2004.
- VILLE D'OTTAWA. *Recueil de données*, 2004.