

# Le Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est

Novembre 2020

## Document préparé par :

le groupe de sociétés Richcraft;  
Fotenn Consultants Inc. – planification, conception et architecture paysagère;  
David Schaeffer Engineering Ltd. (DSEL) – génie civil;  
Castleglenn Consultants Inc. – génie du transport;  
Niblett Environmental Associates Inc. – environnement naturel;  
Morrison Hershfield Inc. – planification environnementale;  
Paterson Group Inc. – génie géotechnique.



Crédits des images : Fotenn Consultants Inc.

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>L'aire de l'étude et élaboration du PCC.....</b>	<b>2</b>
2.1	Propriété foncière .....	6
2.2	Préparation de ce plan.....	6
<b>3</b>	<b>Vision et principes pour l'aménagement de cette nouvelle collectivité.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Évolution du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est.....</b>	<b>12</b>
4.1	Contraintes et perspectives pour l'aménagement de l'aire de l'étude .....	14
4.2	Ressources supplémentaires pour la préparation de ce plan .....	17
<b>5</b>	<b>Plans pour le secteur de la phase 3 de la CUE .....</b>	<b>19</b>
5.1	Plan d'aménagement du territoire .....	19
5.2	Plan de démonstration .....	22
5.3	Plan de la hiérarchie des rues.....	37
5.4	Plan des infrastructures piétonnières et cyclables.....	40
5.5	Plan des infrastructures de transport en commun .....	42
<b>6</b>	<b>Politiques et lignes directrices sur la conception communautaire .....</b>	<b>44</b>
6.1	Politiques et lignes directrices sur le paysage urbain .....	44
6.2	Politiques et lignes directrices pour les parcs et les espaces verts.....	48
6.3	Politiques et lignes directrices pour la conception des sites et la forme bâtie .....	50
<b>7</b>	<b>Mise en œuvre.....</b>	<b>56</b>
7.1	Modifications du PCC .....	56
7.2	Service de transport en commun .....	58
7.3	Logements abordables .....	58
7.4	Approbation des demandes d'aménagement.....	59
7.5	Conventions d'aménagement .....	60
7.6	Accords de partage des coûts.....	60
7.7	Acquisition de terrains à vocation de parc et d'espace vert.....	61
7.8	Phases de l'aménagement.....	62
7.9	Surveillance des travaux d'aménagement.....	62
7.10	Autorisations environnementales .....	63
7.11	Achèvement des travaux.....	64
	<b>Appendice A : Membres de l'équipe.....</b>	<b>65</b>
	<b>Appendice B : Conditions existantes .....</b>	<b>67</b>

Conditions géotechniques .....	67
Drainage et hydrogéologie.....	67
Environnement naturel .....	70
Archéologie .....	73
Transport.....	74
Emploi .....	75
<b>Appendice C : Mesures d'atténuation et permis pour les espèces en péril.....</b>	<b>78</b>

## Liste des figures

Figure 1. Aire de l'étude du PCC du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est.....	3
Figure 2. Couloir de transport de l'électricité .....	4
Figure 3. Décharge à neige.....	4
Figure 4. Boisé du parc Innes .....	6
Figure 5. Rapport définitif sur l'examen des terrains pôles d'emploi (novembre 2016) ....	13
Figure 6. Annexe B (Plan des politiques en milieu urbain) du Plan officiel de la Ville d'Ottawa .....	13
Figure 7. Plan d'aménagement du territoire.....	21
Figure 8. Plan de démonstration.....	23
Figure 9. Plan d'aménagement des parcs du secteur .....	34
Figure 10. Plan de la hiérarchie des rues .....	39
Figure 11. Plan des infrastructures piétonnières et cyclables.....	41
Figure 12. Plan des infrastructures de transport en commun .....	43

## Liste des tableaux

Tableau 1. Répartition des aménagements .....	20
Tableau 2. Nombre estimatif de logements par type d'habitation pour le PCC .....	24
Tableau 3. Population estimative d'après les estimations de logements .....	25
Tableau 4. Nombre estimatif d'emplois .....	32
Tableau 5. Types de rue .....	37
Tableau 6. Approbations environnementales .....	63
Tableau 7. Mesures d'atténuation et exigences relatives aux permis pour les espèces en péril.....	78

# 1 Introduction

Les plans de conception communautaire (PCC) sont des documents approuvés par le Conseil municipal qui guident la croissance et l'aménagement des quartiers en plein essor. De concert avec le Plan officiel, les PCC éclairent le zonage, la réglementation du plan d'implantation et les décisions adoptées dans les questions de planification de l'aménagement du territoire, en plus de faire état des priorités du Conseil pour les nouveaux projets d'aménagement dans les différents secteurs.

Le secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est (CUE) (qui s'appelait auparavant le centre polyvalent de la collectivité urbaine de l'Est) est situé à l'extrémité sud d'Orléans et est l'une des dernières zones vertes qui restent dans l'est d'Ottawa. Située au sud du couloir de l'artère principale du chemin Innes, l'aire de l'étude est située dans l'est et le sud d'un certain nombre de quartiers établis et dans le nord d'une zone résidentielle dont la croissance est rapide.

Ce PCC est l'un des documents qui ont été préparés pour guider l'aménagement du territoire et le développement de cette zone verte. Font partie des autres documents, le Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS), l'Étude-cadre de la viabilisation (ECV) et l'Étude-cadre des transports (ECT). Ces documents justificatifs répondent aux exigences de l'évaluation environnementale municipale de portée générale (EE de portée générale) pour la concertation du processus.

L'aménagement du secteur de la phase 3 de la CUE donnera lieu à une collectivité vivable, grâce à la mise en œuvre du Plan d'aménagement du territoire, du Plan de démonstration, du PAPS, de l'ECV, de l'ECT et des lignes de conduite sur la conception. Le PCC servira de document-cadre d'orientation à la Ville d'Ottawa dans l'examen des demandes d'aménagement dans l'aire de l'étude.

## 2 L'aire de l'étude et élaboration du PCC

L'aire de l'étude (figure 1) du Plan de conception communautaire (PCC) du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est est située à la lisière sud d'Orléans et est actuellement occupée par des entreprises agricoles, des résidences, des concessions automobiles, des infrastructures de gestion des eaux pluviales, une décharge à neige municipale et un terrain d'exercice de golf anciens et actuels. L'aire de l'étude s'étend sur une superficie totale de 220 hectares.

L'emprise de la ligne de transport de l'électricité traverse l'aire de l'étude dans le sens nord-est – sud-ouest (figure 2). Le couloir de transport de l'électricité, qui a une largeur de 91 mètres, est géré par Hydro One Networks Inc. sous la forme d'une servitude sur des terrains appartenant au secteur privé.

En 2009, la Ville d'Ottawa a aménagé une décharge à neige dans l'aire de l'étude (figure 3). Cette décharge, qui s'étend sur une superficie d'environ 7 hectares, est située du côté ouest de Mer Bleue, non loin du périmètre nord du couloir de transport de l'électricité. Les terrains ont été achetés par la Ville dans les années 1990 et ont été zonés au début des années 2000. Dans la section 3.9 du Plan officiel (PO) la politique 4 précise que les répercussions de la décharge à neige pour les sites existants ou engagés doivent être maîtrisées grâce à des mesures de conception urbaine et de réglementation du plan d'implantation.

Le Carrefour santé d'Orléans, de Santé Montfort, se trouve dans le coin nord-est du boulevard Brian Coburn et du chemin de la Mer-Bleue dans l'aire de l'étude. Le site est viabilisé grâce au PCC préparé en 2006. Ce PCC n'a pas pour effet de modifier le PCC de 2006; toutefois, il adopte l'approche selon laquelle le PCC actuel est complémentaire du plan plus spécifique de 2006. Dans ce contexte, Santé Montfort a participé au PCC et à l'étude d'évaluation environnementale (EEE). Le site a été rezone en 2010, l'approbation de la réglementation du plan d'implantation du site pour la première phase des travaux d'aménagement a été délivrée en 2019, et la réalisation de la première phase se déroule à l'heure actuelle.

Les terrains situés immédiatement à l'ouest de l'aire de l'étude sont approuvés et zonés provisoirement et sont partiellement enregistrés pour un nouveau lotissement résidentiel (appelé « Village d'Orléans ») par Caivan Communities. La conception de ce lotissement a été coordonnée avec le secteur de la phase 3 de la CUE pour centrer les sentiers piétonniers, les rues et les autres infrastructures. Le lotissement de Caivan n'offre pas de liaison routière avec le quartier plus à l'ouest de Chapel Hill Sud.

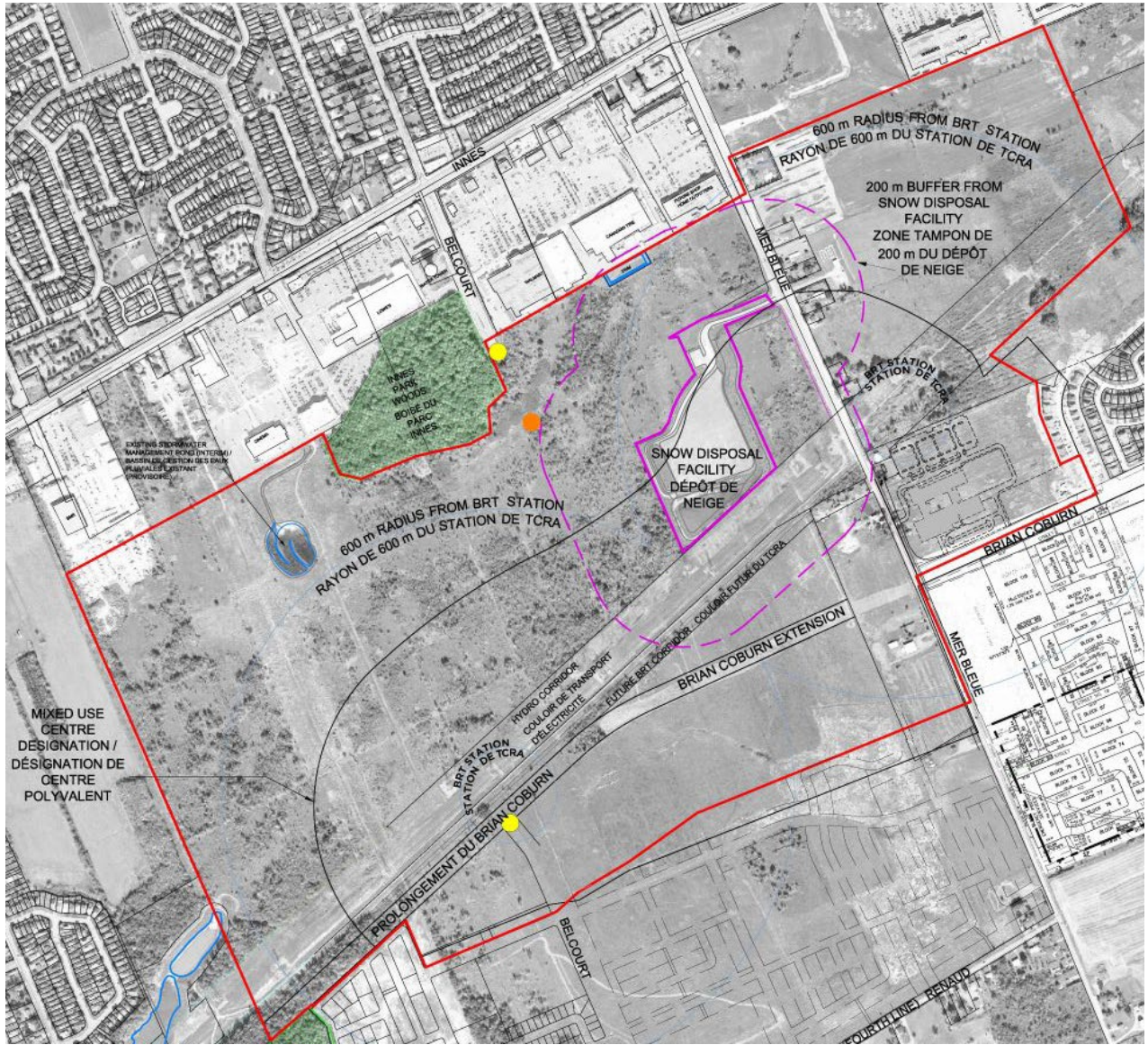


Figure 1. Aire de l'étude du PCC du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est





**Figure 2. Couloir de transport de l'électricité**



**Figure 3. Décharge à neige**

Les aménagements suivants cernent l'aire de l'étude.

### **Nord**

Dans les 15 dernières années, l'artère principale du chemin Innes, située au nord de l'aire de l'étude, est devenue l'un des principaux couloirs commerciaux d'Orléans. Les aménagements existants regroupent des magasins de détail, des établissements de produits alimentaires au détail, des banques, des restaurants, des cafés-restaurants, des infrastructures récréatives et athlétiques, des bureaux médicaux, un cinéma et un château d'eau qui sert de point de repère. Comme l'indique la désignation d'artère principale dans le Plan officiel, les travaux d'aménagement sont généralement concentrés du côté sud de la route.

Entre le chemin Innes et la limite nord de la moitié ouest de l'aire de l'étude se trouve le boisé du parc Innes, terrain boisé qui appartient à la Ville (figure 4). Une zone rocheuse stérile se

trouve sur la lisière sud du terrain boisé (dans l'aire de l'étude) et se poursuit dans le sens est en traversant le prolongement sud projeté de la rue Frank Bender. Le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts (MDNMRNF) a attribué à cette zone rocheuse stérile la désignation d'habitat faunique important.

Au nord du chemin Innes, des quartiers résidentiels ont été aménagés entre les années 1970 et 1990 (dont Chapel Hill Nord, le Village d'Orléans, Châteauneuf, Queenswood Heights et Fallingbrook). L'autoroute 174 est située à 3 kilomètres environ au nord de l'aire de l'étude, qui s'enchaîne avec d'autres quartiers résidentiels et la rivière des Outaouais.

### **Est**

À l'est de l'aire de l'étude se trouvent les collectivités en voie d'aménagement d'Avalon et de Summerside, au-delà desquelles d'autres lotissements ont été aménagés dans les 15 dernières années. La zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, dont le PCC et le Plan secondaire ont été approuvés en 2017, se situe dans le sud-est de l'aire de l'étude.

### **Ouest**

Le lotissement résidentiel approuvé provisoirement, zoné et partiellement enregistré de Caivan (sous l'appellation de Village Orléans) se trouve immédiatement à l'ouest de l'aire de l'étude. La première phase des travaux a été entamée en 2019.

Chapel Hill Sud, collectivité résidentielle de faible densité aménagée dans les années 1990, se trouve à l'ouest de la subdivision de Caivan.

Plus à l'ouest de la ceinture de verdure, dans laquelle est aménagé un établissement de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), se trouvent une carrière et la collectivité de Blackburn Hamlet. Le secteur central de la Ville est situé à 18 kilomètres environ à l'ouest de l'aire de l'étude.

### **Sud**

Au sud de l'aire de l'étude, Trailsedge est un quartier résidentiel en plein essor, qui est sous-aménagé depuis 2010 environ. Au sud de Trailsedge se trouvent d'autres complexes résidentiels nouveaux, dont le complexe Crème à l'intersection du chemin Navan et du chemin Renaud et Eastboro au sud du chemin Renaud. Dans le sud-ouest, d'autres quartiers résidentiels ont été aménagés dans les 10 dernières années, dont Spring Valley Trails et Bradley Estates. Plus au sud et à l'ouest, la ceinture de verdure comprend le marais Mer Bleue, milieu humide d'importance provinciale.

Moins de 1,5 kilomètre au sud de l'aire de l'étude, du côté sud du chemin Navan, il y a une décharge publique (Waste Connections du Canada). Le village rural de Notre-Dame-des-Champs est situé à 1,6 kilomètre environ au sud-est de l'aire de l'étude.



**Figure 4. Boisé du parc Innes**

## 2.1 Propriété foncière

Richcraft est propriétaire d'environ la moitié des terrains situés dans l'aire de l'étude. La Ville d'Ottawa, Glenview Homes, le Fonds de placement immobilier SmartCentres, Santé Montfort et BlackSheep Developments sont du nombre des autres grands propriétaires fonciers. La propriété des autres terrains de l'aire de l'étude est répartie entre une quinzaine d'autres personnes physiques et morales.

## 2.2 Préparation de ce plan

Le PCC du secteur de la phase 3 de la CUE a été préparé par l'Équipe principale du projet (EPP) constituée du propriétaire foncier principal (Richcraft), de l'équipe d'experts-conseils et de membres du personnel de l'Unité de la planification communautaire de la Ville. (Cf. la liste complète des participants dans l'appendice A.) Le rôle premier de l'EPP a consisté à prendre connaissance des rapports, à résoudre les problèmes et à dégager un consensus à chacune des étapes du programme des travaux du PCC.

Ce plan et le déroulement de l'EE ont été lancés par le secteur privé (et portés et financés par le promoteur). Le rôle du personnel de la Ville a consisté à travailler en collaboration avec les propriétaires de biens-fonds afin de résoudre les problèmes et de pouvoir offrir, à la collectivité locale et à d'autres parties intéressées, des occasions de participer au déroulement de la planification. Le personnel de la Ville a apporté directement son concours au PCC définitif et aux études auxiliaires pour s'assurer que ce plan et ces études respectent les politiques et les procédures de la Ville et du gouvernement provincial, ainsi que leurs exigences dans la consultation publique.

On a mis sur pied le Comité consultatif technique (CCT) pour encadrer et revoir les résultats essentiels. Le CCT a tenu des réunions à plusieurs étapes du processus afin de discuter de l'évolution du plan d'aménagement du territoire et de l'information se rapportant à la préparation des études auxiliaires. En outre, des membres du CCT ont pu faire des commentaires pendant

tout le processus d'établissement du PCC. L'appendice A dresse la liste des représentants qui ont été invités à participer au CCT.

La consultation du public est un volet important des travaux de planification de la Ville et de l'EE de portée générale, puisqu'elle offre aux résidents l'occasion de participer à part entière à la planification des nouvelles collectivités. Dans la préparation de ce PCC, trois consultations publiques, dont deux séances portes ouvertes et un atelier, ont eu lieu dans la collectivité d'Orléans Sud.

D'après la consultation publique et les discussions complémentaires menées avec les intervenants, on a préparé ce PCC pour tenir compte des commentaires du public et de sa connaissance supérieure de cette collectivité en pleine croissance sur le territoire de la Ville.

### 2.2.1 Consultation de la collectivité

La préparation du PCC et l'EE de portée générale prévoyaient d'importantes occasions de faire participer le public.

La première séance portes ouvertes a eu lieu le 26 juin 2014. L'objectif de cette séance consistait à présenter le projet au public, à en expliquer le déroulement et les délais et à demander à la collectivité de commenter les conditions existantes et la vision directrice de l'aire de l'étude. Cette séance a donné au public et aux intervenants intéressés l'occasion de discuter de l'étude avec l'équipe chargée de cette étude.

L'atelier tenu le 14 octobre 2014 a été la deuxième occasion de faire participer le public. L'objectif de cet atelier consistait à donner un aperçu des progrès accomplis dans le cadre du projet jusqu'à maintenant et à présenter le rapport sur la situation existante et la version provisoire préliminaire de la vision et des objectifs du PCC pour que le public puisse faire des commentaires. Pendant la partie de l'événement consacrée à l'atelier, les résidents ont élaboré des plans d'avant-projet pour le secteur en s'inspirant des hypothèses adoptées par l'EPP.

Le plan d'aménagement du territoire privilégié pour le PCC a été établi dans la foulée de l'évaluation des plans d'avant-projet qui ont été préparés par le public en octobre 2014 et d'un plan d'avant-projet établi par l'équipe chargée de la planification. Des critères d'évaluation ont été mis au point pour différentes catégories (dont l'environnement naturel et physique, l'environnement social, les transports, la viabilisation et l'économie) et chaque plan d'avant-projet a été évalué par rapport à ces critères. Le plan d'avant-projet qui répondait le mieux aux critères privilégiés est devenu le point de départ du plan d'aménagement du territoire privilégié; on a apporté des modifications pour tenir compte des caractéristiques souhaitables des autres plans d'avant-projet. Les détails de l'évaluation des plans d'avant-projet sont reproduits dans le rapport de consultation sur le PCC préparé par Morrison Hershfield.

Le 16 mai 2018, on a mené une dernière séance publique portes ouvertes afin de présenter le plan d'aménagement du territoire privilégié et de prendre connaissance des commentaires sur ce plan. Conformément aux exigences de l'EE de portée générale, on a aussi présenté des options et des solutions de rechange privilégiées pour les projets de viabilisation et de transport. Cette séance s'est conclue par une discussion sur les prochaines étapes, dont la préparation de la version définitive du PCC, la modification du Plan officiel (MPO), l'Étude-cadre de la

viabilisation (ECV), l'Étude-cadre des transports (ECT), le Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS) et la version définitive du texte de l'EE de portée générale.

### 2.2.2 La coordination de l'évaluation environnementale municipale de portée générale

La coordination de processus de planification dans le cadre du Plan officiel, selon le processus de l'EE de portée générale pour les projets d'infrastructures proposés, a été un élément essentiel dans l'établissement du PCC du secteur de la phase 3 de la CUE. L'objectif de ce processus consiste à créer un ensemble de documents-cadres qui façonneront l'aménagement d'une collectivité vigoureuse, dynamique et habitable.

Le regroupement du processus d'établissement du PCC et de l'EE de portée générale offre l'occasion de coordonner les mesures à prendre pour respecter les exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* et de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, en plus de constituer une approche intégrée dans la planification et l'aménagement de tous les aspects de la collectivité.

Le processus de coordination de la planification est efficient puisqu'on peut répartir entre les deux processus les études contextuelles et les rapports sur la situation existante; en outre, les intervenants et les comités consultatifs peuvent se pencher sur tous les aspects de la planification et de la viabilisation; enfin, on peut consolider et simplifier les processus de l'examen public et de l'approbation.

### 2.2.3 Financement et récupération des coûts

Le financement du PCC a été avancé par Richcraft Homes. Les politiques reproduites dans le Plan secondaire et qui visent à mettre en œuvre le PCC obligent tous les propriétaires fonciers de l'aire de l'étude du secteur de la phase 3 de la CUE à conclure un accord de financement pour répartir les coûts de l'élaboration et de la préparation du PCC et des études auxiliaires. Cet accord doit être préparé et les promoteurs doivent être en règle avant que la demande d'aménagement des terrains de l'aire de l'étude soit approuvée.

Sont exclus, les projets d'aménagement qui ont été réalisés dans l'aire de l'étude dans le cadre de la mandature du PCC, à savoir les trois concessions automobiles situées du côté est du chemin de la Mer-Bleue (au sud du chemin Innes) et le complexe en copropriété Tamarack Chaperal situé au nord-ouest du boulevard Brian Coburn et de la promenade Gerry Lalonde. Comme nous l'avons mentionné, la parcelle du Carrefour santé d'Orléans faisait partie du PCC de Mer Bleue (2006) et par conséquent, le propriétaire de cette parcelle n'a pas à participer à l'accord de financement du PCC du secteur de la phase 3 de la CUE.

Il faudra conclure des accords de répartition des coûts privés pour aménager les infrastructures recommandées dans ce PCC, le cas échéant. Par exemple, on mettra au point la Convention des services essentiels, la Convention-cadre pour les parcs et les accords pour les autres travaux communs. Le financement de certaines infrastructures recommandé dans ce PCC sera avancé par les propriétaires fonciers privés; on prévoit de récupérer une partie des coûts à

même les redevances d'aménagement, notamment pour le bassin de rétention des eaux pluviales, le surdimensionnement du réseau d'égouts et certains ouvrages de transport.

### 3 Vision et principes pour l'aménagement de cette nouvelle collectivité

On envisage de faire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est (CUE) un carrefour d'activités pour les résidents d'Orléans et des autres quartiers de la Ville. L'ensemble des logements, des bureaux, des boutiques et des services commerciaux, de concert avec les activités de loisirs et récréatives, fera de ce secteur un lieu attrayant où vivre, travailler et se divertir. Dans les transports en commun rapides, on a mené avec succès la transition entre les mesures donnant la priorité aux autobus sur les routes partagées avec les automobilistes et les autobus qui se déplacent sur une emprise exclusive de transport en commun rapide par autobus (TCRA). Le TCRA permettra d'assurer d'excellentes liaisons à l'intention des navetteurs qui se rendent au travail dans d'autres collectivités ou qui viennent travailler dans le secteur du Plan de conception communautaire (PCC), ce qui permettra d'offrir différentes perspectives d'emploi.

Le réseau décalé des rues aménagées selon le modèle quadrillé, dans lequel les intersections sont espacées à intervalles réguliers, permettra de se déplacer avec efficacité dans les transports en commun, à vélo, en voiture et à pied. Le couloir de transport de l'électricité constituera un solide couloir linéaire pour les piétons et les cyclistes et fera partie du Réseau des espaces verts, qui établira des liens entre des infrastructures naturelles comme le boisé du parc Innes, les cours d'eau, les parcs et les espaces verts. Grâce à sa forme compacte, à l'ensemble des aménagements et à une solide orientation privilégiant les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun, le secteur du PCC sera un modèle de conception et d'aménagement durables.

Les principes suivants ont été adoptés pour étayer la vision du PCC :

- / établir à Orléans un nouveau centre dynamique, qui permet d'aménager différentes infrastructures, par exemple des immeubles de bureaux, des immeubles résidentiels de faible et de moyenne densités et de densité maximum et des établissements de détail, de loisirs et institutionnels, en plus de servir de nœud central d'activité pour la collectivité environnante;
- / réaliser une croissance compacte, qui permet d'aménager judicieusement le territoire et les infrastructures existantes et qui se déroule au rythme des améliorations à apporter aux infrastructures;
- / instituer un modèle d'aménagement axé sur le transport en commun, qui reprend le principe des rues complètes afin de prévoir des conditions sécuritaires, pratiques et confortables dans les déplacements à pied et à vélo et dans les transports en commun pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique;
- / s'assurer que les liaisons du couloir de transport de l'électricité, du Transitway du TCRA et du boulevard Brian Coburn sont aménagées pour la sécurité et l'efficacité du passage des piétons, des cyclistes et des automobilistes d'un côté du secteur du PCC à l'autre côté;

- / promouvoir la croissance qui étoffe la collectivité existante d'Orléans et qui assure la connectivité entre les stations du Transitway et les quartiers environnants grâce à des dispositifs comme les sentiers polyvalents (AP) et les pistes cyclables, les passages routiers sécuritaires et un réseau routier efficient;
- / créer un réseau d'espaces verts qui assure la liaison des infrastructures naturelles comme les terrains boisés et les bassins de rétention des eaux pluviales, ainsi que des infrastructures communautaires comme les parcs publics et les secteurs des commerces et des magasins;
- / encourager l'établissement d'une identité distincte pour la zone du PCC qui n'est pas aménagée à l'heure actuelle en créant des lignes directrices sur la conception propres au secteur, qui tiennent compte des infrastructures existantes et les mettent en valeur et qui promeuvent la création de nouveaux parcs publics et de nouveaux espaces citoyens qui concourent au sentiment d'appartenance au lieu et favorisent l'esprit de communauté;
- / étayer le potentiel de développement économique d'Orléans en créant, dans cette zone d'aménagement du secteur du PCC, des perspectives de développement pour différents pôles d'emploi bien servis par les transports en commun.



## 4 Évolution du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est

Quand le Plan officiel de la Ville d'Ottawa issue de la fusion a été élaboré, en 2003, on a établi dans Orléans-Sud une désignation de centre polyvalent à peu près à l'endroit où seront implantées les deux stations projetées de transport en commun rapide (TCRA), sur la rue Fern Casey et sur le chemin de la Mer-Bleue. Le périmètre de la désignation du centre polyvalent a évolué au fil du temps dans le cadre de l'aménagement des terrains situés dans le sud, le sud-est et le sud-ouest.

Le centre polyvalent d'Orléans-Sud a encore été modifié en 2016 dans le cadre de l'approbation, par le Conseil municipal, de la Modification 180 du Plan officiel (MPO). Plus précisément, la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) a rendu une ordonnance en vertu de laquelle la Ville doit préparer l'examen des terrains des pôles d'emploi (ETPE) afin de se pencher sur les appels déposés à l'encontre de la mise à jour de 2013 du Plan officiel (MPO 150). L'ETPE a permis de constater une suroffre de terrains des pôles d'emploi dans la Ville et de proposer la redésignation des terrains dans certains secteurs. En sachant que les terrains d'Orléans-Sud attirent difficilement les pôles d'emploi qui ont besoin de moyens d'accès pratiques aux autoroutes et d'une grande visibilité, on a recommandé, dans l'ETPE, que la moitié ouest du secteur d'emploi d'Orléans-Sud soit redésignée pour devenir un secteur urbain général et porte une désignation essentiellement résidentielle. Les résultats de l'ETPE ont été mis en œuvre dans la MPO 180.

Afin de renforcer le reste du secteur d'emploi à l'extrémité est d'Orléans-Sud, on a recommandé, dans l'ETPE, de redésigner le centre polyvalent pour en faire un secteur d'emploi urbain en adoptant une politique sectorielle permettant de s'assurer que les pôles d'emploi de grande densité seraient situés non loin d'une station projetée de TCRA (spécifiquement selon une densité minimum de 200 emplois par hectare dans le rayon de 400 mètres de la station) (figure 5). La motion adoptée lorsque la MPO 180 a été approuvée par le Conseil précise que la cible de densité de l'emploi dans les environs de la station projetée de TCRA du chemin de la Mer-Bleue peut être modifiée dans le cadre du processus d'établissement du Plan de conception communautaire (PCC).

Dans le cadre de l'élaboration de ce PCC, on a proposé de supprimer la désignation de centre polyvalent d'Orléans-Sud (figure 6) et de la remplacer par la désignation de secteur urbain général. On a déterminé que cette désignation était mieux adaptée à Orléans-Sud pour un certain nombre de raisons à savoir :

- / Les terrains sont éloignés de la série 400 et des autoroutes de la Ville (notamment les autoroutes 417 et 174), ainsi que des lignes Trillium et Confédération du train léger sur rail (TLR).
- / Compte tenu de la distance par rapport aux routes principales et au TLR, on s'attend à ce que l'aménagement des terrains attenants aux deux stations de TCRA serve essentiellement la collectivité d'Orléans, plutôt que l'ensemble de la Ville.
- / Il est irréaliste d'atteindre le chiffre de 5 000 emplois dans le centre polyvalent, de concert avec le minimum attendu de 2 000 emplois dans le secteur d'emploi, puisque

traditionnellement, l'emploi peine à croître considérablement dans l'extrémité est de la Ville.

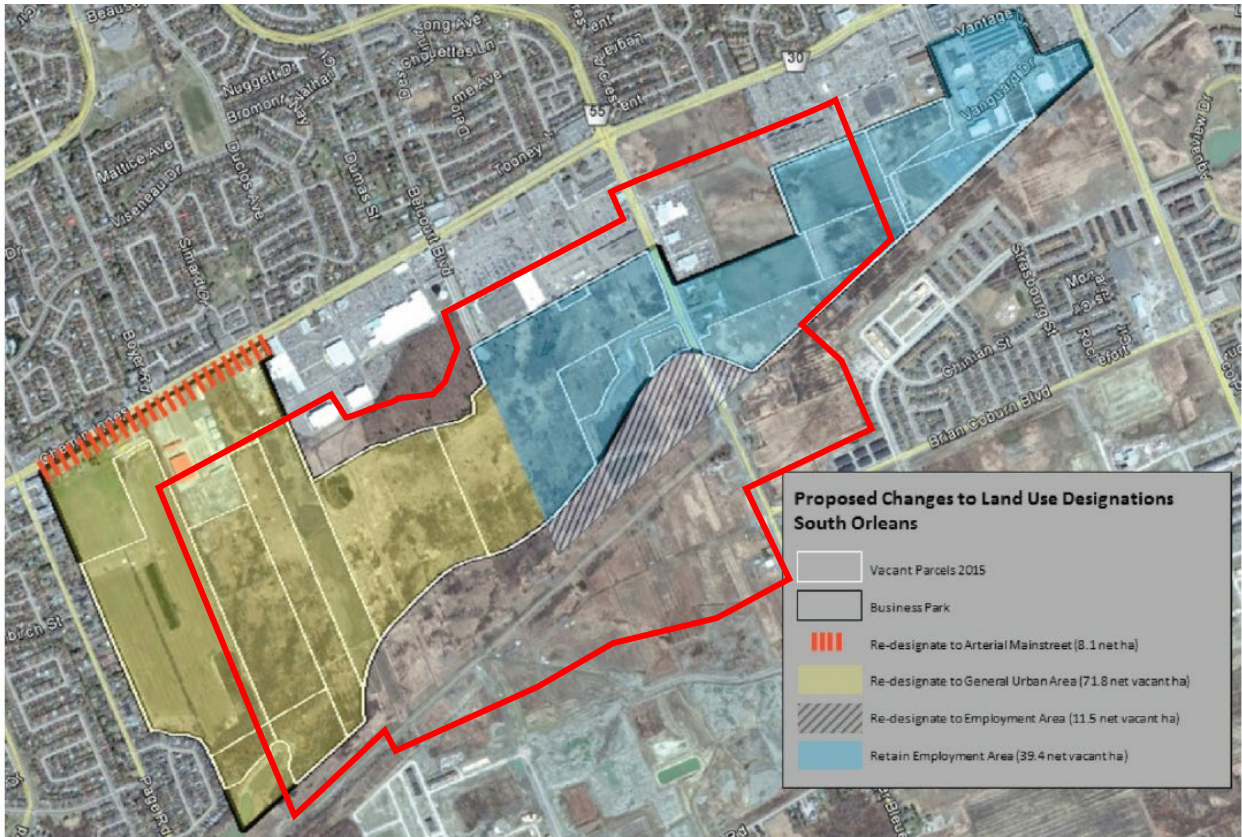


Figure 5. Rapport définitif sur l'examen des terrains pôles d'emploi (novembre 2016)

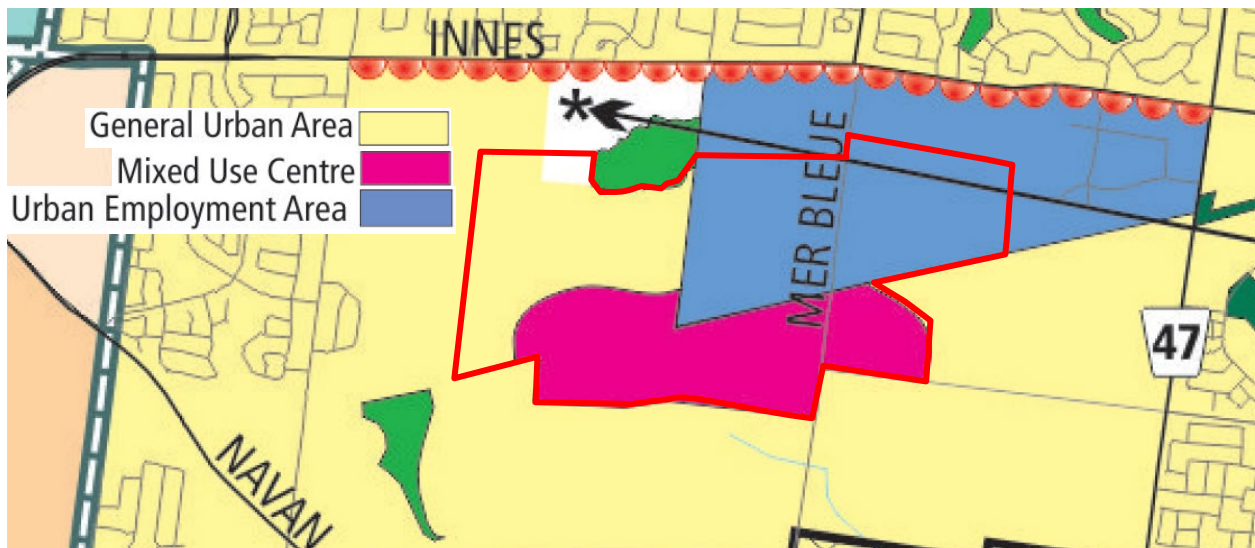


Figure 6. Annexe B (Plan des politiques en milieu urbain) du Plan officiel de la Ville d'Ottawa

## 4.1 Contraintes et perspectives pour l'aménagement de l'aire de l'étude

Les rapports sur la situation existante, dont les études préliminaires sur le terrain, ont éclairé le recensement des contraintes et des perspectives dans l'aire de l'étude. Les formes du domaine foncier, les sols et la géologie, les eaux de surface et les ressources en eau souterraine, l'habitat aquatique et poissonnier, les fonctions de drainage des cours d'eau supérieurs, les milieux humides, la végétation terrestre, les espèces en péril (EP) potentielles et l'habitat faunique faisaient partie des caractéristiques qui ont été examinées.

Voici les contraintes qui ont été relevées :

- / On a constaté que la zone rocheuse stérile et le secteur adossé de 30 mètres de terrain situé à la lisière nord de l'aire de l'étude (adossé au boisé du parc Innes) constituent un habitat faunique important. Il n'est pas nécessaire de prévoir des marges de retrait, ni des zones tampons supplémentaires au-delà des 30 mètres du terrain adossé et de la marge de retrait adossé de 5 mètres. Puisque le prolongement proposé dans le sens sud de la rue Frank Bender traverserait cette zone rocheuse stérile, il faut faire appel à des critères de conception supplémentaires et à d'autres mesures de maîtrise pour s'assurer que la construction et l'exploitation de cette route permettraient de minimiser l'impact sur l'infrastructure naturelle et ses fonctions.
- / Il y a des sols argileux marins vulnérables dans l'aire de l'étude. Dans les recommandations préliminaires pour hausser le niveau admissible, on prévoit 2 mètres à la lisière nord de l'aire de l'étude (à l'endroit où se trouvent le substrat rocheux et les morts-terrains peu profonds) et de 0,5 à 1,5 mètre à la lisière sud de l'aire de l'étude (à l'endroit où se trouve le dépôt d'argile limoneuse). On a mené des sondages Atterberg et recensé deux zones. On recommande trois marges de recul de 4,5 mètres dans les zones de plasticité des sols faible ou moyenne et des marges de recul pour les arbres de 7,5 mètres dans les zones des sols de grande plasticité. Ces marges de recul pour les arbres seront confirmées à l'étape du plan de lotissement.
- / L'installation proposée pour la gestion des eaux pluviales dans le coin sud-ouest de l'aire de l'étude doit respecter les marges de recul environnementales pour les rayons 7 et 12 indiqués dans le rapport rédigé par Kilgour & Associates Ltd. sous le titre « Environmental Impact Statement for SWM Expansion in East Urban Community Mixed Use Centre » (en date du 5 septembre 2018). L'installation de gestion des eaux pluviales doit aussi respecter les marges de recul géotechniques indiquées dans le rapport de Golder Associates Ltd. intitulé « Slope Stability Assessment Reaches 7 and 12 Storm Water Management Pond Block 3490 Innes Road Development » (en date de mars 2020).
- / Les recommandations issues des évaluations environnementales (EE) du ruisseau Mud et de Vanguard (à reproduire quand les évaluations seront prêtes).
- / Les relevés des oiseaux en période de reproduction ont permis de constater qu'il y avait sept espèces en péril d'oiseaux répertoriées au gouvernement provincial ou au gouvernement fédéral (goglu des prés, petit blongios, hirondelle rustique, pioui de l'Est, hirondelle de rivage, grive des bois et sturnelle des prés) et huit espèces d'oiseaux dépendantes d'environnements précis. Les oiseaux en péril et leur habitat peuvent

représenter des difficultés et des contraintes dans les projets d'aménagement. Veuillez consulter le tableau 7 de l'appendice C pour prendre connaissance des mesures de maîtrise suggérées ainsi que des exigences potentielles relatives aux permis pour les espèces en péril.

- / Pour la zone rocheuse stérile située à la lisière nord de l'aire de l'étude (attenante au boisé du parc Innes), la qualité de l'eau qui s'infiltré doit entrer en ligne de compte si on propose éventuellement des dispositifs d'infiltration. Les terrains attenants de 30 mètres et la marge de retrait de 5 mètres proposés à partir de la zone rocheuse stérile dans le Plan d'aménagement du territoire constitueront une zone tampon suffisante afin de protéger la zone sensible contre les impacts des eaux souterraines dans le cadre des projets d'aménagement voisins.
- / Les parties de l'aire de l'étude qui possèdent, selon le recensement, un potentiel archéologique feront l'objet de l'évaluation archéologique de l'étape 2, qui sera confiée à un archéologue agréé avant qu'il y ait d'autres travaux perturbants. Il n'est pas nécessaire de mener d'autres évaluations archéologiques pour les secteurs dont le potentiel archéologique est inexistant ou faible ou dont les zones ont déjà été évaluées, selon les indications.
- / Les Dispositions d'utilisation particulière de la partie 3 du *Règlement de zonage global* (2008-250) donnent des lignes de conduite sur l'impact de la décharge à neige qui se trouve dans l'aire de l'étude. Le paragraphe 1 de l'article 90 du *Règlement de zonage global* précise que dans les cas autorisés, la décharge à neige doit se trouver à au moins 200 mètres d'une zone résidentielle. Le paragraphe 2 précise que malgré le paragraphe 1, la marge de retrait obligatoire minimum de 200 mètres peut être réduite à un minimum de 100 mètres à la condition d'introduire des dispositifs d'atténuation du bruit afin de réduire le niveau de bruit de la décharge à neige afin d'éviter qu'il devienne une nuisance pour les habitations environnantes.

Les communautés des milieux humides situées dans l'aire de l'étude ne sont pas des infrastructures du patrimoine naturel désignées et ne représentent donc pas une contrainte pour les travaux d'aménagement. En outre, puisqu'il n'y a pas d'habitat aquatique critique ni d'espèces en péril ou d'aires de fraie sensibles dans les infrastructures aquatiques de l'aire de l'étude ou dans les environs, on n'a pas relevé de contrainte significative pour l'aménagement d'après ces motifs. Comme l'indique Niblett dans son rapport sur la Synthèse de l'évaluation des infrastructures de drainage de l'eau en amont (IDEA) (en date du 28 mars 2018), les recommandations gestionnelles ont été finalisées pour tous les cours d'eau, et il n'est pas nécessaire de procéder à d'autres évaluations des IDEA.

Les mesures de maîtrise à adopter pour certaines infrastructures de drainage de l'eau en amont seront mises en œuvre grâce à l'Étude-cadre de viabilisation (ECV). D'après les recommandations gestionnelles, il n'a pas été nécessaire d'apporter de modification au Plan d'aménagement ni au Plan de démonstration privilégié en raison de la présence des cours d'eau. Avant le projet d'aménagement, un biologiste compétent devrait réévaluer l'habitat des espèces en péril et la présence des espèces dans une étude de l'impact sur l'environnement. Il faudrait aussi réévaluer les infrastructures naturelles pour confirmer leur présence, leur forme, leur fonction et leur valeur écosystémique, de même que pour recenser tous les dispositifs de maîtrise de supplémentaires nécessaires pour protéger les infrastructures et leurs fonctions,

lorsqu'on connaîtra plus de détails sur la nature et le calendrier des travaux d'aménagement attenants.

Les possibilités suivantes ont été relevées dans l'aire de l'étude :

- / D'un point de vue géotechnique, les sols existants de l'aire de l'étude sont adaptés à des structures commerciales et résidentielles, avec ou sans sous-sol.
- / La présence du boisé du parc Innes et de la zone rocheuse stérile offre l'occasion, aux résidents de la nouvelle collectivité, de découvrir la nature à proximité de leurs habitations.
- / Le couloir de transport de l'électricité offre une occasion de connectivité piétonnière et cyclable et, éventuellement, d'un certain mouvement faunique.
- / Pour compenser les impacts du projet d'aménagement proposé, on pourra mettre au point un programme d'indemnisation prévoyant des mesures qui permettrait d'améliorer l'habitat des espèces dans le secteur.
- / L'aménagement historique de la plus grande partie de ce secteur pour l'agriculture fait en sorte qu'il reste très peu d'arbres matures dans le paysage, et on a donc des possibilités considérables d'améliorer la forêt urbaine locale en plantant des arbres en bordure des rues, dans les parcs et dans les espaces verts, de même que sur le domaine privé, dans les cas où la place le permet. Dans la mesure du possible, la rétention ou la transplantation des arbres existants pourrait aussi contribuer au couvert forestier.

Deux zones boisées cernent le bassin de rétention des eaux pluviales situé dans le coin sud-ouest de l'aire de l'étude du PCC qui sera impactée par l'agrandissement obligatoire du bassin; ni l'une ni l'autre de ces deux zones ne répond à la définition de « terrain boisé important » du Plan officiel. Plus précisément, la zone boisée située à la lisière sud de l'extrémité est du bassin existant sera éliminée complètement, et on retranchera 0,89 hectare dans la zone boisée située à la lisière nord de l'extrémité est du bassin existant. On conservera l'intégralité du terrain boisé important existant situé plus à l'ouest et qui comprend un volet forestier.

La zone boisée située à la lisière nord du bassin comprend l'habitat du pioui de l'Est, qui n'est pas protégé dans le cadre de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* (LEVD), mais qui fait l'objet de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) et de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. En outre, le pioui de l'Est est une espèce préoccupante; par conséquent, son habitat est réputé constituer un habitat faunique important. La zone boisée (qui comprend le terrain boisé important) que l'on propose de conserver à la lisière nord du bassin devrait être suffisante pour maintenir la population actuelle des piouis de l'Est. Aucune espèce en péril protégée en vertu de la LEVD n'a été relevée sur les terrains ou non loin de ces terrains dans les relevés d'arpentage. Par conséquent, l'enlèvement des arbres évoqué ci-dessus ne devrait pas avoir d'incidence sur les espèces en péril ni sur leurs habitats.

Les deux infrastructures naturelles urbaines existantes situées au nord (boisé du parc Innes) et au sud-ouest (terrain boisé à l'angle du chemin Navan et du chemin Pagé) de l'aire de l'étude doivent être préservées. L'infrastructure naturelle urbaine existante du boisé du parc Innes profitera de la protection de la zone rocheuse stérile attenante et des terrains voisins.

## 4.2 Ressources supplémentaires pour la préparation de ce plan

Dans les sous-sections suivantes, nous décrivons les principales études et les principaux documents-cadres qui ont éclairé l'élaboration de PCC.

### 4.2.1 Évaluations environnementales

Les documents-cadres du processus concerté de planification et d'évaluation environnementale (EE) comprennent ce PCC, une ECV et une étude-cadre des transports (ECT). Les études auxiliaires de ces documents établissent un réseau de rues et d'infrastructures municipales, dont les réseaux d'aqueduc, d'égouts et de gestion des eaux pluviales. Ces infrastructures seront en définitive consacrées à la Ville d'Ottawa dans le cadre du processus des approbations des plans de lotissement, puisqu'elles sont appelées à devenir des infrastructures municipales. Dans la *Loi sur les évaluations environnementales*, le gouvernement de l'Ontario exige une EE pour tous les grands ouvrages du secteur public, dont les rues publiques, les transports en commun, l'aqueduc, l'égout et l'installation de gestion des eaux pluviales. Le processus de l'EE est intégré dans la mise en œuvre de ce PCC.

On a aussi mené deux études supplémentaires dans le cadre de l'EE, dont l'EE de portée générale de la promenade Vanguard et l'EE de portée générale de l'Étude des impacts cumulatifs du ruisseau Mud. L'EE de promenade Vanguard a été établie afin de déterminer le tracé privilégié et la conception du prolongement de la promenade Vanguard à partir de son terminus actuel jusqu'au chemin de la Mer-Bleue. L'Étude des impacts cumulatifs du ruisseau Mud a été établie afin de définir les paramètres dans l'aménagement des nouvelles infrastructures de gestion des eaux pluviales, de même que pour améliorer l'érosion en aval sur les berges du ruisseau Mud.

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

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

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

1. le réseau routier et l'aménagement du territoire;
2. les parcs et les espaces verts;

3. la gestion des eaux pluviales;
4. les sites scolaires;
5. le stationnement;
6. les emprises routières;
7. les ruelles arrière;
8. les arbres;
9. l'aménagement des services publics.

Bien que de nombreuses orientations stratégiques établies dans le rapport BBMI s'appliquent à l'étape du plan de lotissement, du zonage et de la réglementation du plan d'implantation, ces questions ont été étudiées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'aménagement du territoire pour le PCC du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'est (CUE).

#### 4.2.3 Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Les « Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers » ont été approuvées par le Conseil municipal le 26 septembre 2007 et visent à illustrer les attentes de la Ville pour des quartiers en zone verte dans le secteur urbain de la Ville d'Ottawa. Ces lignes directrices comportent plusieurs éléments de la conception des lotissements, dont l'implantation structurante, la conception des rues, la conception des bâtiments et des sites résidentiels, la conception des bâtiments et des sites non résidentiels, les espaces verts ainsi que les services publics et les commodités. Nous avons tenu compte des lignes directrices dans l'élaboration du PCC, du Plan d'aménagement du territoire et du Plan de démonstration.

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

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

## 5 Plans pour le secteur de la phase 3 de la CUE

Les plans pour l'aménagement du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'est (CUE) ont été préparés itérativement dans la foulée de la préparation du vaste dossier d'information contextuelle et des commentaires du Comité consultatif technique (CCT), des conseillers municipaux et du public.

### 5.1 Plan d'aménagement du territoire

Le Plan d'aménagement du territoire pour le Plan de conception communautaire (PCC) du secteur de la phase 3 de la CUE, représenté dans la figure 7, illustre la localisation approximative des artères et des rues collectrices, des parcs, d'une installation de gestion des eaux pluviales et des différentes densités résidentielles. Il ne faut pas confondre le Plan d'aménagement du territoire et le Plan de démonstration, qui illustre pour sa part les moyens privilégiés grâce auxquels on doit élaborer le Plan d'aménagement du territoire, dont les modèles des routes locales potentiels, ainsi que les dimensions et l'orientation des quadrilatères (cf. la figure 8).

Le Plan d'aménagement du territoire fait état des catégories suivantes pour l'aménagement du territoire :

- / zone résidentielle de densité faible;
- / zone résidentielle de densité moyenne;
- / zone résidentielle de grande densité;
- / zone commerciale;
- / zone polyvalente;
- / pôle d'emploi;
- / zone institutionnelle;
- / parc;
- / zone rocheuse stérile (avec 30 mètres de terrains attenants et une marge de retrait supplémentaire de 5 mètres);
- / installation de gestion des eaux pluviales;
- / servitude de transport de l'électricité/espace vert;
- / décharge à neige; et marge de retrait correspondante.

L'intention et les aménagements permis dans chaque catégorie d'aménagement du territoire sont décrits dans leurs grandes lignes dans les sous-sections suivantes et feront l'objet des Politiques et Lignes directrices sur la conception communautaire reproduites dans la section 6. Le tableau 1 fait la synthèse de la répartition des aménagements dans le Plan d'aménagement du territoire.

La section 3.1 du Plan officiel établit un ensemble d'aménagements généralement permis, qui sont autorisés dans toutes les désignations de l'aménagement du territoire, sous réserve de certaines politiques. La moitié ouest du secteur du PCC (à l'ouest de la rue Frank Bender) porte la désignation de « secteur urbain général » dans le Plan officiel; il s'agit essentiellement d'une désignation résidentielle. On s'attend à ce que les terrains portant la désignation de « secteur urbain général », sauf les parcs et l'installation de gestion des eaux pluviales, appartiennent à la



zone résidentielle de densité 1 (R1), 2 (R2), 3 (R3), 4 (R4) ou 5 (R5) dans le *Règlement de zonage global* (2008-250). Les zones R1 à R5 autorisent toutes les aménagements généralement permis ci-après, sous réserve de certaines dispositions :

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

Sont également permises, les habitations secondaires dotées d'une annexe résidentielle.

**Tableau 1. Répartition des aménagements**

Catégories d'aménagements	Aménagements	Total partiel : superficie	Total : superficie brute (%)
<b>Aménagements résidentiels</b>	Zone résidentielle de densité faible*	58 ha (26 %)	
	Zone résidentielle de densité moyenne	5 ha (2 %)	
	Zone résidentielle de grande densité	15,5 ha (7 %)	
			78,5 ha (35 %)
<b>Aménagements commerciaux</b>			7 ha (3 %)
<b>Aménagements polyvalents</b>			12 ha (5 %)
<b>Pôles d'emploi</b>	Biens-fonds destinés à l'emploi en général	37,5 ha (17 %)	
	Décharge à neige	7 ha (3 %)	
			44,5 ha (20 %)
<b>Aménagements institutionnels</b>			9 ha (4 %)
<b>Aménagements ouverts</b>	Terrains à vocation de parc	10,5 ha (5 %)	
	Zone rocheuse stérile (dont les terrains attenants de 30 mètres et la marge de retrait de 5 mètres)	5 ha (2 %)	
	Installation de gestion des eaux pluviales (zone d'expansion)	1,5 ha (1 %)	
	Servitude de transport d'électricité/espace vert	23 ha (10 %)	
			40 ha (18 %)
<b>Transports</b>	Transport en commun rapide par autobus (TCRA) : Transitway	9 ha (4 %)	
	Rues collectrices et artères	21 ha (10 %)	
			30 ha (14 %)
<b>Total</b>			<b>220 ha</b>

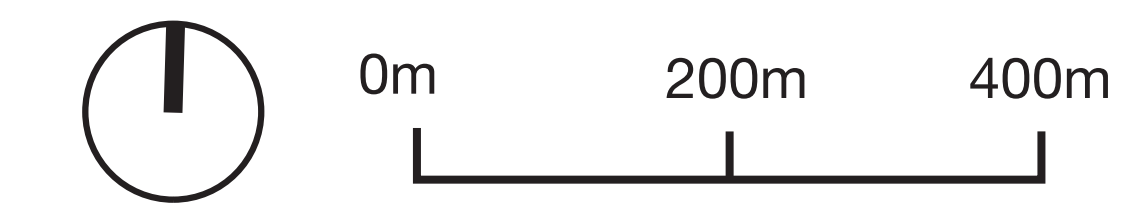
\*On s'attend à ce que les rues locales représentent approximativement 20 % de la superficie brute de la désignation de zone résidentielle de densité faible.

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST**  
**PLAN D'UTILISATION DU SOL**

**LÉGENDE**

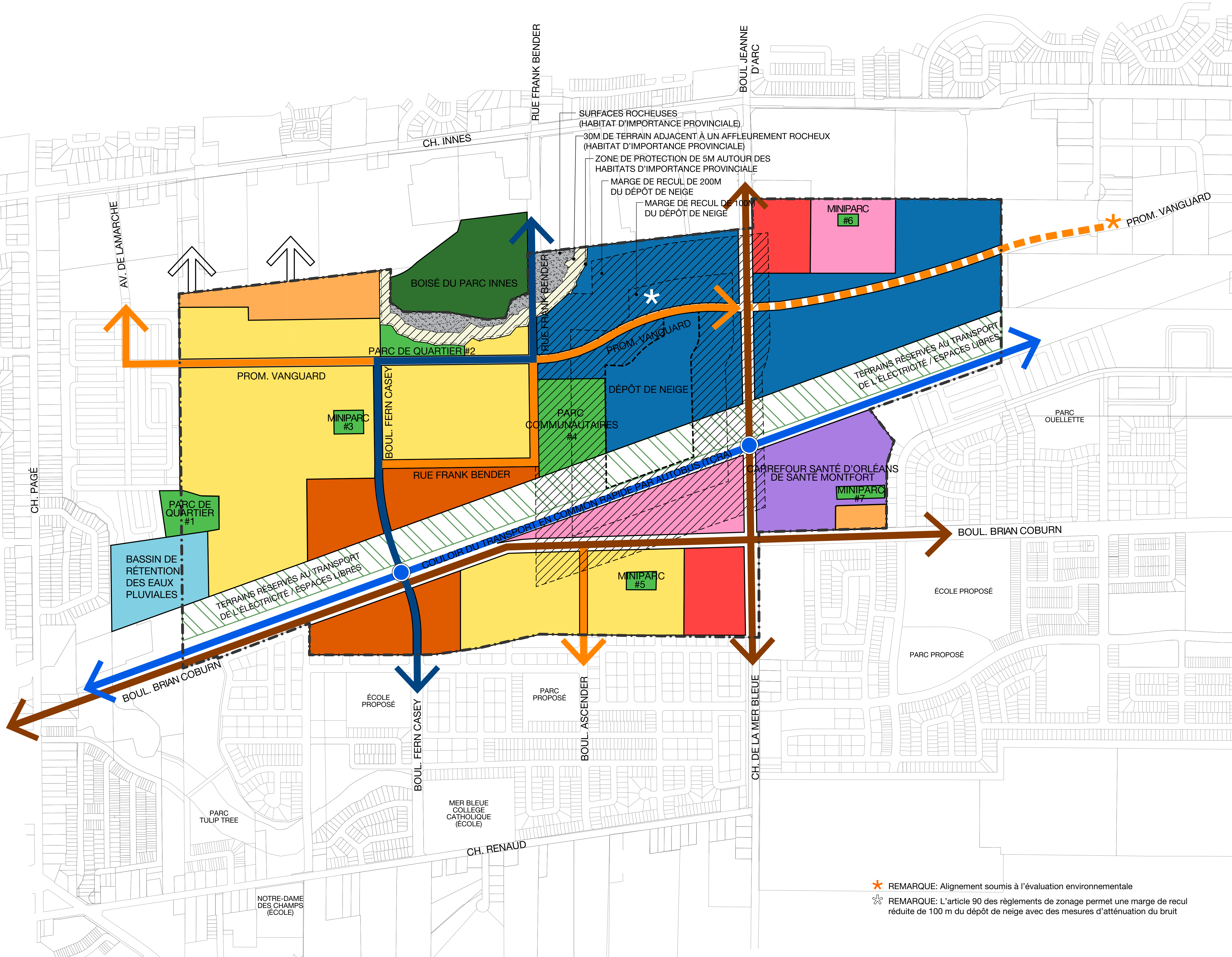
- Résidentielle de faible densité
- Résidentielle de densité moyenne
- Résidentielle de densité élevée
- Secteur commercial
- Multi-fonctionnelle
- Emploi
- Institutionnelle
- Parc
- Boisé du parc Innes
- Bassin de rétention des eaux pluviales
- Surfaces rocheuses
- Terrain adjacent à un affleurement rocheux
- Terrains réservés au transport de l'électricité / espaces libres
- Marge de recul du dépôt de neige
- Secteur d'étude du PCC
- Artère
- Grande collectrice
- Collectrice
- Prolongement proposé de la promenade Vanguard
- Couloir du TCRA
- Station du TCRA

33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019
27.	DRAFT	01.17.2019



**FOTENN**  
**Planning + Design**

OTTAWA  
 396 Cooper St, Suite 300  
 Ottawa, ON K2P 2H7  
 T 613.730.5709



\* REMARQUE: Alignement soumis à l'évaluation environnementale  
 ✱ REMARQUE: L'article 90 des règlements de zonage permet une marge de recul réduite de 100 m du dépôt de neige avec des mesures d'atténuation du bruit

## 5.2 Plan de démonstration

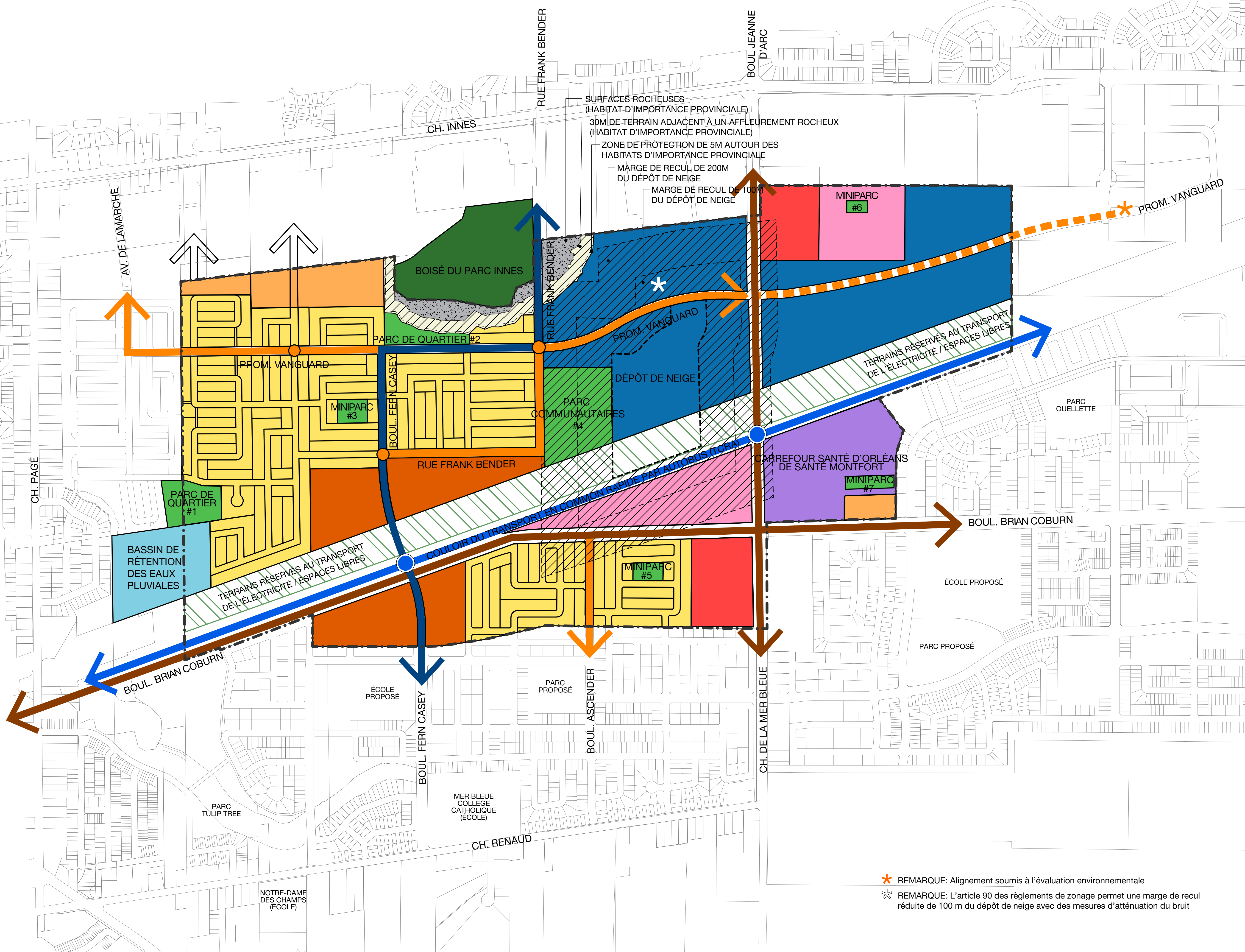
Un plan de démonstration a été élaboré pour le PCC afin d'illustrer l'intention de ce projet d'aménagement (figure 8). Le Plan de démonstration illustre l'implantation privilégiée des rues locales pour la désignation de zones résidentielles de densité faible, ainsi que la localisation des parcs, de l'infrastructure de gestion des eaux pluviales, du Transitway et des stations du TCRA. Le réseau routier local est conçu pour assurer la connectivité et la perméabilité, en réduisant les modèles de circulation de transit.

Le Plan de démonstration illustre les îlots d'aménagement qui permettraient d'aménager une zone résidentielle de densité faible (habitations isolées, habitations jumelées et habitations en rangée), ainsi que des quadrilatères qui permettraient d'aménager des zones résidentielles de densité moyenne et des zones résidentielles de densité maximum. Les densités sont délibérément réparties dans l'ensemble du Plan de démonstration afin de réduire les incidences localisées sur l'achalandage et le stationnement et de créer un éventail harmonieux d'options de logement dans l'ensemble de la collectivité.

Conformément aux exigences du Plan officiel, on a réservé une superficie du terrain à l'aménagement d'immeubles d'appartements ou d'autres formes d'immeubles à logements multiples contigus qui permettent d'atteindre des densités résidentielles comparables, par exemple les logements superposés en rangée et les habitations en rangée adossées. Les quadrilatères des zones résidentielles de densité maximum sont représentés tout de suite à côté de la station du TCRA de l'ouest.

Même si le Plan de démonstration constitue le modèle d'aménagement privilégié, il se peut qu'il soit nécessaire de déroger à ce plan pour tenir compte des contraintes imprévues et des possibilités qui pourraient surgir pendant le processus d'approbation des demandes d'aménagement. Tous les travaux d'aménagement qui dérogent au Plan de démonstration doivent respecter l'ensemble de la vision et de l'intention du PCC. Ces dérogations au Plan de démonstration n'obligeront pas nécessairement à modifier le Plan officiel ni à mettre à jour le PCC (cf. la section 7.1).

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST PLAN DE VISUALIZATION**



**LÉGENDE**

- Résidentielle de faible densité
- Résidentielle de densité moyenne
- Résidentielle de densité élevée
- Secteur commercial
- Multi-fonctionnelle
- Emploi
- Institutionnelle
- Parc
- Boisé du parc Innes
- Bassin de rétention des eaux pluviales
- Surfaces rocheuses
- Terrain adjacent à un affleurement rocheux
- Terrains réservés au transport de l'électricité / espaces libres
- Marge de recul du dépôt de neige
- Secteur d'étude du PCC
- Artère
- Grande collectrice
- Collectrice
- Carrefour giratoire
- Prolongement proposé de la promenade Vanguard
- Couloir du TCRA
- Station du TCRA

33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019
27.	DRAFT	01.17.2019



**FOTENN**  
 Planning + Design

OTTAWA  
 396 Cooper St, Suite 300  
 Ottawa, ON K2P 2H7  
 T 613.730.5709

\* REMARQUE: Alignement soumis à l'évaluation environnementale  
 \* REMARQUE: L'article 90 des règlements de zonage permet une marge de recul réduite de 100 m du dépôt de neige avec des mesures d'atténuation du bruit

### 5.2.1 Zones résidentielles

On propose d'aménager des zones résidentielles sur le site de la désignation du secteur urbain général sous-jacent dans le Plan officiel. Il s'agit entre autres des secteurs des aménagements résidentiels de densité faible, moyenne et maximum, qui sont répartis dans le tableau 2 ci-après. La politique du Plan officiel exige que les terrains situés hors de la ceinture de verdure et qui sont compris dans un PCC comprennent un ensemble d'habitations, dont au moins 30 %, mais au plus 50 % sont des habitations individuelles, dont au moins 10 % sont des immeubles d'appartements (ce qui peut comprendre d'autres formes d'habitations multifamiliales contiguës qui permettent d'assurer les densités résidentielles comparables, par exemple les logements superposés en rangée) et dont le reste est constitué d'habitations multiples distinctes des immeubles d'appartements. Le Plan officiel prévoit aussi une densité minimum obligatoire de 34 logements par hectare net.

Le tableau 2 suppose que la répartition des types de logements dans la désignation de zone résidentielle de densité faible sera constituée de 30 % d'habitations individuelles et de 70 % d'habitations en rangée, ce qui équivaut à une densité de 43 logements par hectare net. Cette densité correspond à la densité maximum prévue par la désignation, et par souci de prudence, l'Étude-cadre de la viabilisation (ECV) et l'Étude-cadre des transports (ECT) reprennent cette estimation supérieure dans leur analyse des infrastructures obligatoires projetées. Or, il se peut que la répartition effective dans la désignation de zone résidentielle de densité faible atteigne un minimum de 60 % pour les habitations individuelles et de 40 % pour les habitations en rangée, ce qui ramènerait la densité à 34 logements par hectare net et le nombre total de logements à 1 500.

**Tableau 2. Nombre estimatif de logements par type d'habitation pour le PCC**

Désignations du PCC	Superficie nette approximative (ha)	Nombre estimatif de logements	Densité estimative
Zone résidentielle de densité faible	46,5 ha nets	2 000 logements 30 % : habitations individuelles 70 % : habitations en rangée	43 logements/ ha net
Zone résidentielle de densité moyenne	5,0 ha nets	330 logements*	62 logements/ ha net
Zone résidentielle de densité maximum	15,5 ha nets	1 240 logements	80 logements/ ha net
Zone polyvalente (résidentielle à 50 %)	6,0 ha nets	480 logements – 1 658 logements**	80 logements/ ha net
Nombre total de logements	73 ha nets	De 4 050 à 5 230 logements	

\*Le nombre estimatif de logements comprend 84 logements pour la parcelle située du côté nord du boulevard Brian Coburn, à l'est du chemin de la Mer-Bleue (logements déjà construits), et 62 logements par hectare net sur les terrains inoccupés.

\*\*L'estimation de 1 658 comprend 1 406 logements proposés pour le chemin Innes (conformément à la demande de modification du *Règlement de zonage*), ce qui équivaut à plus de 80 logements par hectare net.

Le tableau 3 présente les estimations de la population d'après la taille estimative des ménages et le nombre estimatif de logements.

**Tableau 3. Population estimative d'après les estimations de logements**

Aménagements du territoire		Taille des ménages (p/l) (Recensement de 2016*)	Nombre estimatif de logements	Population estimative (Recensement de 2016)
Zone résidentielle de densité faible	Habitations individuelles	3,4	600 logements	2 040 personnes
	Habitations en rangée	2,57	1 400 logements	3 600 personnes
Zone résidentielle de densité moyenne		2,18	330 logements	720 personnes
Zone résidentielle de densité maximum et zone polyvalente (résidentielle à 50 %)		1,55	De 1 720 à 2 900 logements	De 2 670 à 4 495 personnes
Total			De 4 050 à 5 230 logements	De 9 030 à 10 855 personnes

\*Les valeurs de la population résidentielle par logement utilisées dans l'ECV et dans l'ECT sont calculées d'après les lignes directrices du ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP) pour les calculs de la demande de viabilisation, qui sont différents des valeurs du recensement de 2016.

## Politiques générales sur les désignations résidentielles

1. Dans l'ensemble des désignations résidentielles, l'activité commerciale dans les quartiers à petite échelle sera autorisée sur les lots d'angle donnant sur les rues collectrices ou jouxtant ces rues.

### 5.2.1.1 Zone résidentielle de densité faible

L'objectif de la désignation de zone résidentielle de densité faible consiste à aménager les habitations de plain-pied dont la densité minimum est de 34 logements par hectare.

La désignation de zone résidentielle de densité faible est caractérisée par des habitations individuelles, des habitations jumelées, des habitations isolées à fondations reliées et des habitations en rangée. Le zonage permet un maximum de quatre étages. Les habitations en rangée accessibles grâce à des allées arrière et les habitations en rangée adossées peuvent être réparties dans l'ensemble de la zone résidentielle de densité faible, sans toutefois constituer la forme bâtie dominante.

### Politiques sur la zone résidentielle de densité faible

1. Les habitations à logements multiples de plain-pied sont réparties dans l'ensemble des zones résidentielles de densité faible afin d'assurer un ensemble complet d'habitations de plain-pied, dont les logements abordables, et de créer des quartiers plus divers et attrayants.

2. Les logements superposés peuvent être autorisés le long d'une rue collectrice.
3. Les logements superposés adossés et les immeubles d'appartements ne sont pas autorisés dans les zones résidentielles de densité faible.

#### 5.2.1.2 Zone résidentielle de densité moyenne

L'objectif de la désignation de zone résidentielle de densité moyenne consiste à établir le contexte d'un quartier qui favorise les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo. On a utilisé une densité de 62 logements par hectare net afin de projeter le nombre de logements dans cette désignation; toutefois, cette densité n'est pas une exigence minimum pour chaque parcelle à aménager.

La désignation de zone résidentielle de densité moyenne est caractérisée par des habitations en rangée, des habitations en rangée accessibles grâce à des allées arrière, des habitations en rangée adossées, des logements superposés en rangée, des logements superposés en rangée adossés et des immeubles d'appartements de faible hauteur (d'au moins deux étages et d'au plus quatre étages). Dans certaines conditions, on peut aussi autoriser les immeubles d'appartements de moyenne hauteur à concurrence de neuf étages.

#### **Politiques sur la zone résidentielle de densité moyenne**

1. Les hauteurs maximums dans la désignation de zone résidentielle de densité moyenne s'établissent à :
  - a. un minimum de deux étages;
  - b. un maximum de quatre étages pour les habitations en rangée et pour les immeubles d'appartements de faible hauteur;
  - c. un maximum de neuf étages pour les immeubles d'appartements de moyenne hauteur donnant sur une rue collectrice.
2. Les habitations individuelles, les habitations jumelées et les habitations isolées à fondations reliées ne sont pas autorisées dans la zone résidentielle de densité moyenne.
3. À l'ouest du boisé du parc Innes, la Ville autorise, sans qu'il soit nécessaire de modifier le Plan officiel, le prolongement de la zone résidentielle de densité moyenne au sud jusqu'à la promenade Vanguard.

#### 5.2.1.3 Zone résidentielle de densité maximum

L'objectif de la zone résidentielle de densité maximum consiste à permettre d'aménager des logements connectés dans le contexte d'un quartier fondé sur les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo. On s'est servi d'une densité de 80 logements par hectare net pour projeter le nombre de logements dans cette désignation; toutefois, cette densité n'est pas une exigence minimum pour chaque parcelle à aménager.

La désignation de zone résidentielle de densité maximum est caractérisée par des habitations en rangée adossées, des immeubles d'appartements de faible hauteur (d'au plus quatre étages) et des immeubles d'appartements de moyenne hauteur (de cinq à neuf étages). S'ils donnent sur une artère ou sur une route collectrice principale, les immeubles d'appartements de grande hauteur peuvent aussi être autorisés. Les habitations en rangée adossées et les habitations superposées en rangée peuvent être autorisées, dans les cas opportuns. Les habitations en rangée accessibles grâce à des allées arrière ne sont autorisées que lorsqu'elles produisent des retombées favorables du point de vue de l'esthétique urbaine, par exemple les logements qui donnent sur des rues collectrices attenantes.

Quand on aménage des quadrilatères dans une zone résidentielle de grande densité, il faut tenir compte de l'aménagement de liaisons piétonnables et cyclables pratiques, confortables, sécuritaires, faciles à parcourir, continues et sans obstacle pour mener à la station du TCRA de la rue Fern Casey. On peut entre autres tenir compte des servitudes municipales pour permettre d'assurer les liaisons dans le couloir de transport de l'électricité ou dans les quadrilatères résidentiels de densité maximum.

### **Politiques sur la zone résidentielle de densité maximum**

1. La hauteur maximum autorisée est de quatre étages pour les logements superposés en rangée et les immeubles d'appartements de faible hauteur, et est comprise entre cinq et neuf étages pour les immeubles d'appartements de moyenne hauteur.
2. Les immeubles d'appartements de grande hauteur donnant sur une route collectrice principale ou attenants à une artère peuvent avoir une hauteur maximum de 12 étages. Sous réserve d'une demande de modification du *Règlement de zonage global*, les immeubles d'appartements de grande hauteur de plus de 12 étages peuvent aussi être autorisés.
3. Les habitations individuelles, les habitations jumelées, les habitations isolées à fondations reliées et les habitations en rangée ne sont pas autorisées dans les secteurs de la zone résidentielle de densité maximum.

#### **5.2.2 Désignation commerciale**

Le Plan d'aménagement du territoire et le Plan de démonstration désignent deux zones commerciales. La première est un secteur de 3,5 hectares à la lisière nord de l'aire de l'étude, du côté est du chemin de la Mer-Bleue. Cette parcelle de 3,5 hectares a été aménagée dans les dernières années pour trois concessions automobiles distinctes. La deuxième zone est un secteur de 4,3 hectares situé à la lisière sud de l'aire de l'étude, du côté ouest du chemin de la Mer-Bleue. Ces terrains sont actuellement inoccupés.

Chacune de ces deux zones commerciales est associée au chemin de la Mer-Bleue, qui constitue une artère. La zone commerciale sud est aménagée pour permettre aux piétons et aux automobilistes d'y avoir accès.

L'objectif de la désignation commerciale consiste à prévoir des terrains pour l'activité commerciale qui répond aux besoins des résidents. En raison du volume considérable de



l'activité commerciale sur l'artère principale du chemin Innes, on s'attend à ce que de petits établissements commerciaux, des restaurants et des supermarchés s'installent dans la zone commerciale. Voici plus précisément les aménagements permis dans la désignation commerciale :

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

## **Politiques commerciales**

1. Dans la zone commerciale, les bâtiments sont de faible hauteur, soit un maximum de quatre étages. Les bâtiments sont implantés le long du chemin de la Mer-Bleue pour définir le bord de la rue et pour créer un paysage urbain actif.
2. Le stationnement sur rue n'est pas autorisé dans l'emprise du chemin de la Mer-Bleue.

Dans la zone commerciale, les travaux d'aménagement sont subordonnés aux politiques et aux lignes directrices reproduites dans la section 6 de ce PCC.

### **5.2.3 Désignation de la zone polyvalente**

Deux zones portent la désignation de zone polyvalente dans le Plan d'aménagement du territoire. La première est une parcelle triangulaire de 6,3 hectares de terrain située dans le sud-ouest de la station du TCRA Mer-Bleue. Cette parcelle est cernée par le chemin de la Mer-Bleue à l'est, le boulevard Brian Coburn au sud et le Transitway du TCRA au nord. La deuxième est une parcelle de terrain de 4,9 hectares située au 4200, chemin Innes et qui est désignée et zonée comme artère principale dans le Plan officiel. Ces terrains ont été récemment zonés pour permettre de réaliser un plan d'avant-projet dans lequel on propose six immeubles de 10 étages avec des commerces et des établissements de détail au rez-de-chaussée et d'autres commerces et établissements autonomes.

Les objectifs de la désignation de zone polyvalente consistent à permettre d'aménager un ensemble d'établissements commerciaux et de services servis par les transports en commun à

proximité des zones résidentielles, des immeubles de bureaux et des zones résidentielles de densité moyenne et de densité maximum. Les hauteurs permises dans la désignation de zone polyvalente correspondent à un minimum de trois étages et à un maximum de 12 étages. Les aménagements peuvent être polyvalents dans les différents immeubles ou être réalisés côte à côte dans des immeubles distincts. On encourage les aménagements résidentiels de grande densité pour permettre de réaliser des aménagements non résidentiels. Les aménagements sont permis :

#### Aménagements résidentiels

- / immeubles d'appartements (de faible, de moyenne et de grande hauteurs);
- / maisons de retraite.

Dans le quadrilatère polyvalent à l'ouest du chemin de la Mer-Bleue et au sud du boulevard Brian Coburn, les habitations superposées et les habitations superposées adossées peuvent être autorisées sur la minorité de la superficie (<50 %) afin de maximiser l'efficacité foncière.

#### Aménagements non résidentiels

- / établissements de commerce de détail, de vente au détail de produits alimentaires et de proximité et points de ramassage « Cliquer et ramasser »;
- / restaurants et bars;
- / banques, guichets automatiques bancaires et autres services financiers;
- / entreprises de services personnels;
- / établissements d'entretien et de réparation;
- / établissements de loisirs et d'athlétisme;
- / garderies;
- / bureaux;
- / hôtels;
- / établissements médicaux;
- / établissements d'enseignement et écoles;
- / établissements de soins pour les animaux et hôpitaux;
- / bureaux de poste;
- / infrastructures municipales, dont les centres communautaires, les centres de services municipaux, les centres de ressources et de santé communautaires et les bibliothèques;
- / salles de spectacles;
- / établissements de soins pour bénéficiaires internes;
- / lieux de culte;
- / parcs privés et les espaces verts.

Les aménagements qui sont comparables, de par leur nature, à ceux qui sont énumérés ci-dessus peuvent également être autorisés, à la discrétion du personnel de la Ville.

On a appliqué une densité de 62 logements par hectare net à la moitié de la superficie des terrains polyvalents afin de projeter le nombre de logements dans cette désignation; toutefois, cette densité n'est pas une exigence minimum pour chaque parcelle à aménager.

## Politiques sur les aménagements polyvalents

1. Les habitations individuelles, les habitations jumelées et les habitations en rangée ne sont pas autorisées.
2. La hauteur maximum permise est de :
  - a. quatre étages pour les immeubles d'appartements de faible hauteur;
  - b. de cinq à neuf étages pour les immeubles d'appartements de moyenne hauteur;
  - c. 12 étages pour les immeubles d'appartements de grande hauteur et les maisons de retraite.
3. Sous réserve d'une demande de modification du *Règlement de zonage global*, les immeubles d'appartements de grande hauteur de plus de 12 étages peuvent aussi être autorisés.
4. La hauteur minimum permise est de trois étages.
5. La promotion d'aménagements sensibles (dont les aménagements résidentiels) à moins de 200 mètres de la décharge à neige dépend d'une étude détaillée du bruit et de l'utilisation qui est faite des dispositifs d'atténuation du bruit afin de réduire le niveau de bruit. Pour tous les terrains à moins de 200 mètres de la décharge à neige, quelle que soit leur vocation, il faut prévoir une clause de mise en garde concernant le bruit et l'éclairage fugitif issu des opérations de la décharge à neige.
6. Les aménagements sensibles ne sont pas autorisés à moins de 100 mètres de la décharge à neige.

### 5.2.4 Pôles d'emploi

La désignation de pôle d'emploi s'applique aux terrains portant la désignation de pôle d'emploi dans le Plan officiel. Ces terrains se trouvent dans la moitié est de l'aire de l'étude, au nord du couloir de transport de l'électricité, à l'est et à l'ouest du chemin de la Mer-Bleue. Les aménagements permis dans la désignation du pôle d'emploi urbain sont permis dans la désignation du pôle d'emploi, notamment :

- / les aménagements industriels traditionnels comme les entreprises manufacturières, les entrepôts, ainsi que les centres de distribution, de dépôt, de communication et de construction;
- / les établissements qui entreposent la plupart des produits en plein air et qui obligent à consacrer de vastes superficies de terrain à l'entreposage externe, à la vente ou à l'entretien des biens, ou encore à la vente et à l'entretien des véhicules;
- / les immeubles de bureaux et les établissements comparables de densité comparable, dont les centres de recherche et de développement et les services d'urgence;
- / les établissements d'échantillons et les salles de présentation; autrement dit, il s'agit de la partie des bâtiments qui n'est exploitée qu'en association avec un entrepôt ou un autre aménagement permis dans le même immeuble;

- / différents aménagements auxiliaires, dont les centres récréatifs, les établissements de santé et de remise en forme, les garderies et les aménagements commerciaux de services (par exemple les magasins de proximité, les cabinets de médecins et de dentistes, les cordonneries, les restaurants-cafés, les restaurants, les banques, les établissements de nettoyage à sec, les stations-service ou d'essence) constitués de petits établissements sur des socles individuels, dans un immeuble comportant un aménagement permis, en groupes dans une petite esplanade ou sur des petits lots.

On s'attend à ce que les terrains situés à moins de 400 mètres de la station du TCRA Mer-Bleue soient plus susceptibles d'être aménagés avec des pôles d'emploi non loin des transports en commun et assurant des ratios d'emploi supérieurs, en plus d'afficher une empreinte au sol plus compacte, par exemple les immeubles de bureaux de plusieurs étages. Au fil des ans, quand le Transitway du TCRA sera aménagé et fonctionnel, on pourra autoriser des aménagements intercalaires sur ces terrains en prévoyant des parcs de stationnement en sous-sol ou structurés.

Par comparaison, on s'attend à ce que les terrains situés plus loin de la station du TCRA soient aménagés en les dotant de vocations comme l'activité manufacturière, l'entreposage, la distribution, les établissements de recherche et de développement et les services publics, dont la densité d'emploi est moindre parce qu'il faut prévoir des superficies plus vastes.

La décharge à neige municipale existante, située du côté ouest du chemin de la Mer-Bleue et attenante à la lisière nord du couloir de transport de l'électricité, devrait rester fonctionnelle pour la durée de ce PCC; toutefois, elle pourrait ultimement être réaménagée en lui donnant des vocations génératrices d'emplois. Les aménagements sensibles au bruit (soit les habitations, les garderies et les hôpitaux, entre autres) ne sont pas autorisés à moins de 200 mètres de la décharge à neige ou de 100 mètres si on fait appel à des dispositifs d'atténuation du bruit.

### **Politiques sur l'emploi**

- / Conformément à la politique 3.6.5.14 du Plan officiel, pour les terrains portant les numéros de parcelle (NIP) 145631528 et 145630011, situés immédiatement au nord-est de la station du TCRA projetée à hauteur du chemin de la Mer-Bleue, au plus quatre installations récréatives et athlétiques distinctes et abritées :
  1. Totalisant une superficie brute combinée de 45 000 m<sup>2</sup> sont autorisées.
  2. La hauteur maximum permise est de 12 étages. On peut autoriser une plus grande hauteur à la condition de déposer une demande de modification du *Règlement de zonage global*.

**Tableau 4. Nombre estimatif d'emplois**

Lieux	Superficie brute (nette) approximative du terrain	Densité estimative	Nombre estimatif d'emplois
Désignation de pôle d'emploi dans le PCC – moins de 400 mètres de la station du TCRA	14 ha (12 ha)	120 emplois/ha net (bureaux)	1 440 emplois
Désignation de pôle d'emploi dans le PCC – au-delà de 400 mètres de la station du TCRA	24 ha (20 ha)	35 emplois/ha net (industrie)	700 emplois
	Partie du 4200, chemin Innes : 5 ha (4 ha)	D'après le plan d'avant-projet associé à la demande de modification du <i>Règlement de zonage</i> de 2017 : établissement de soins pour bénéficiaires internes de 256 lits à un emploi/lit et superficie industrielle de 10 924 m <sup>2</sup> à un employé/74 m <sup>2</sup>	255 emplois (établissements de soins pour bénéficiaires internes) + 150 emplois (industrie)
Désignation de zone polyvalente dans le PCC (50 % de résidences et 50 % d'emplois)	Sud-ouest de la station du TCRA Mer-Bleue : 50 % de 6 ha (5 ha) = 3 ha (2,5 ha)	70 % (2 ha nets) à 120 emplois/ha net (bureaux) 30 % (1 ha net) à 50 emplois/ha net (détail/commerces)	240 emplois (bureaux) + 50 emplois (détail/commerces)
	Partie du 4200, chemin Innes 5 ha (5 ha)	D'après le plan d'avant-projet associé à la demande de modification du <i>Règlement de zonage</i> de 2017 : maison de retraite de 350 logements à 1 emploi/5 logements et 2 774 m <sup>2</sup> d'établissements de détail et de commerces à 1 employé/45 m <sup>2</sup>	70 emplois (maison de retraite) + 60 emplois (détail/commerces)
Désignation de zone commerciale dans le PCC	7 ha (6 ha)	50 emplois/ha net	300 emplois
Désignation de zone institutionnelle dans le PCC (Carrefour santé d'Orléans de Santé Montfort)	9 ha (9 ha)	Ensemble d'emplois d'après l'estimation de la première phase du projet d'aménagement (100 emplois) (2018) et estimation du nombre ultime d'emplois (1 500 emplois) noté dans la demande de modification du <i>Règlement de zonage</i> (2010)	De 100 emplois à 1 500 emplois
<b>TOTAL</b>			<b>De 3 365 à 4 765 emplois</b>

### 5.2.5 Zone institutionnelle

La désignation de zone institutionnelle s'applique à la propriété portant l'adresse municipale du 2225, chemin de la Mer-Bleue, située immédiatement au sud-est de la station du TCRA Mer-Bleue. Cette propriété devrait être aménagée par Santé Montfort avec le Carrefour santé d'Orléans, ce qui permettra aux partenaires de l'hôpital et de la collectivité d'assurer dans le même établissement des services constitués aussi bien du soutien communautaire que des soins spécialisés.

Les aménagements permis dans la désignation de zone institutionnelle sont ceux qui sont autorisés dans la zone des centres d'utilisations polyvalentes avec le zonage des exceptions (MC [1812]) pour la propriété.

La demande de réglementation du plan d'implantation de cette propriété a été approuvée en 2019. On propose d'aménager un immeuble d'un étage non loin de l'intersection du boulevard Brian Coburn et du chemin de la Mer-Bleue, ainsi qu'une zone de stationnement en surface au nord. On propose d'aménager, dans le coin sud-est du site, un mini-parc de 0,5 hectare (parc n° 7 dans le Plan d'aménagement des parcs du secteur [PAPS]). Comme nous l'avons indiqué, on a préparé un PCC pour ces terrains en 2006. Dans le PCC reproduit dans ces pages, nous ne recommandons pas de modifier ce plan; nous adoptons toutefois l'approche selon laquelle le PCC actuel est complémentaire.

### 5.2.6 Terrains à vocation de parc

Le Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS) a été préparé conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, 2<sup>e</sup> édition (2017) » de la Ville d'Ottawa, ainsi qu'aux politiques et aux lignes directrices sur la conception communautaire, reproduites dans la section 6 de ce document. Le PAPS est un document de planification globale, qui fait un tour d'horizon de la distribution, de la programmation et du calcul des coûts global des parcs dans l'aire de l'étude et qui fait des recommandations à ce sujet. L'objectif du PAPS est de s'assurer que tous les résidents ont accès à des espaces verts et à des activités récréatives.

On propose d'aménager, dans l'aire de l'étude, sept parcs totalisant 10,78 hectares, dont un parc communautaire (4,65 hectares), deux parcs de quartier (1,82 hectare et 1,29 hectare) et quatre mini-parcs (de 1,5 hectare, de 0,56 hectare, de 0,50 hectare et de 0,46 hectare). Tous ces parcs sont aménagés pour que la majorité des résidents puissent y avoir accès à moins de 5 minutes (450 mètres) à pied (figure 9). La superficie totale des parcs respecte les exigences du *Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs* (2009-95). Si le nombre réel de logements à la date du Plan de lotissement est nettement inférieur ou supérieur au nombre projeté dans le PCC, la superficie des parcs proposés sera corrigée.

Le PAPS comprend les plans de complémentarité des installations, qui fait état des infrastructures prévues pour chaque parc et qui démontre que ces infrastructures pourraient être aménagées dans les terrains à vocation de parc. Ces infrastructures et les plans d'implantation des terrains à vocation de parc peuvent être modifiés au moment de la conception détaillée des parcs, ce qui ne se produira pas tant que l'application du *Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs* (2009-95) ne sera pas déclenchée à l'étape du Plan de lotissement.

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST  
PLAN DES PARCS DU SECTEUR**



**LÉGENDE**

- Secteur d'étude du PCC
- Parc
- Des espaces verts
- Rayon de 450m (5 minutes de marche)
- Bassin de rétention des eaux pluviales
- Terrains réservés au transport de l'électricité / espaces libres

34.	DRAFT	03.11.2021
33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019

0m 200m 400m

**FOTENN**  
Planning + Design

OTTAWA  
396 Cooper St, Suite 300  
Ottawa, ON K2P 2H7  
T 613.730.5709

### 5.2.7 Zone rocheuse stérile

Une zone rocheuse stérile, caractérisée par de vastes pans d'assises rocheuses calcaires à découvert, lisère le côté nord de la l'aire de l'étude, jusqu'au sud et à l'est immédiats du boisé du parc Innes. Cette zone rocheuse stérile et la bande de terrain attenante de 30 mètres constituent un habitat faunique important pour les couleuvres, en raison de la présence d'un habitat d'hivernage (hibernaculum) dans le calcaire fissuré de la zone rocheuse stérile. On a recensé au moins trois espèces de couleuvres qui utilisent cet habitat (soit la couleuvre rayée, la couleuvre tachetée et la couleuvre à ventre route).

Pour assurer une séparation adéquate entre l'habitat faunique important et l'aménagement projeté, on prévoit une marge de retrait supplémentaire de 5 mètres dans le Plan d'aménagement du territoire et dans le Plan de démonstration. Il est permis de réaliser des aménagements de faible densité tout de suite à côté de la marge de retrait de 5 mètres, notamment :

- / un parc de quartier à l'extrémité ouest;
- / une zone résidentielle de faible densité (avec des terrains plus profonds que la moyenne) dans la partie centrale;
- / un pôle d'emploi à l'est de la rue Frank Bender, qui cadre avec la désignation de pôle d'emploi urbain du Plan officiel pour ce secteur.

On s'attend à ce que ces aménagements attenants soient compatibles avec l'habitat faunique important proche de ce secteur.

Le prolongement de la rue Frank Bender au travers de la zone rocheuse stérile comporte certaines difficultés. Ce secteur, qu'il faut protéger contre l'empiètement, est particulièrement vulnérable aux changements dans l'infiltration de l'eau (du point de vue de la quantité comme de la qualité) et de l'ombrage dans les affleurements rocheux. La voie publique constitue aussi un obstacle dans les déplacements de la faune, ce qu'il faut éviter ou réduire dans toute la mesure du possible en faisant appel à des écopassages, à des obstacles protecteurs et à d'autres dispositifs.

Il faudra aussi contrôler les incidences des travaux de construction sur la zone rocheuse stérile et sur la faune locale. La conception et la construction de la route obligeront donc à adopter d'autres critères de conception et d'autres mesures d'atténuation afin de protéger l'habitat faunique important et la faune qui en dépend.

#### **Politiques sur la zone rocheuse stérile**

1. Le prolongement de la rue Frank Bender en travers de la zone rocheuse stérile sera autorisé à la condition que la Ville approuve la conception détaillée, de concert avec le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts (MDNMRNF) et l'Office de protection de la nature.



2. Afin de compenser les répercussions des travaux d'aménagement proposés, on peut mettre au point un régime d'indemnisation prévoyant des mesures qui permettraient d'améliorer l'habitat des espèces dans cette zone.

### 5.2.8 Infrastructures de gestion des eaux pluviales

Il existe déjà un bassin temporaire de gestion des eaux pluviales de 0,85 hectare, actuellement implanté dans le coin nord-ouest de l'aire de l'étude. Ce bassin a été aménagé en 2008-2009 pour gérer les eaux pluviales issues du grand complexe de commerces de détail donnant sur le chemin Innes dans le sens nord et construit à la même époque.

Il existe aussi un bassin de gestion des eaux pluviales implanté à la lisière du centre-nord de l'aire de l'étude, derrière le complexe commercial donnant sur le chemin Innes; ce bassin est appelé à rester en l'état.

Enfin, il existe un bassin permanent implanté dans le coin sud-ouest de l'aire de l'étude et construit avant 2012 afin de viabiliser les nouvelles collectivités résidentielles au sud du couloir de transport de l'électricité, dont Trailsedge, ainsi que pour permettre d'aménager éventuellement un parc d'affaires au nord du couloir de transport de l'électricité.

L'ECV décrit dans ses grandes lignes une stratégie de gestion des eaux pluviales qui consiste à enlever les deux bassins temporaires existants et à agrandir le bassin permanent existant de gestion des eaux pluviales. Les mesures d'atténuation à adopter pour certaines fonctions de drainage de l'eau en amont indiquées dans le rapport déposé par Niblett sous le titre « Headwater Drainage Feature Assessment Summary » et daté du 28 mars 2018 font partie de la stratégie de gestion des eaux pluviales. L'ECV fait aussi état de la mise en œuvre des règles de l'art de la gestion des aménagements de moindre impact (AMI).

### 5.2.9 Servitude de transport de l'électricité/espace vert

Un couloir de transport de l'électricité de 91 mètres traverse le centre approximatif de l'aire de l'étude dans le sens nord-est sud-ouest. Ce couloir est aménagé grâce à une servitude prise sur des terrains appartenant à des intérêts privés et gérée par Hydro One Networks Inc.

Comme l'indique le Plan des infrastructures piétonnières et cyclables du PCC (figure 11), on propose d'aménager un sentier polyvalent (SP) hors route sur toute la longueur du couloir de transport de l'électricité. Le Plan prévoit plusieurs SP hors route nord-sud pour assurer la liaison avec le SP dans le couloir de transport de l'électricité, et il y aura aussi des liaisons avec les trottoirs planifiés le long des rues municipales attenantes.

Le prolongement nord de la rue Fern Casey, route collectrice principale, traversera le couloir de transport de l'électricité, ce qui obligera Hydro One à délivrer des approbations techniques.

Les différentes servitudes sur titre précisent les permissions et les restrictions qui s'appliquent aux terrains du couloir de transport de l'électricité. Conformément au Programme provincial des aménagements secondaires, on encourage les aménagements secondaires comme les infrastructures de loisirs actifs et passifs, l'agriculture, les jardins communautaires, d'autres services publics et différents aménagements comme les terrains de stationnement et

l'entreposage en plein air, accessoires pour les aménagements attenants, sur les terrains du couloir de transport de l'électricité, dans les cas où ces aménagements sont compatibles avec les aménagements environnants. Toutefois, le promoteur doit savoir que les infrastructures de transport et de distribution de l'électricité sont prépondérantes et que les aménagements secondaires doivent faire l'objet d'une approbation technique d'Hydro One Networks Inc.

### 5.3 Plan de la hiérarchie des rues

Le réseau de rues proposé constitue une hiérarchie standard de typologie de rues, qui comprend des artères, des rues collectrices et des rues locales (figure 10). Chaque type de rue a une fonction différente, qui est définie dans l'appendice 1 du Plan officiel. Le lecteur trouvera dans le tableau 5 ci-après la synthèse de la fonction prévue de chaque type de rue.

**Tableau 5. Types de rue**

Les artères sont les rues principales de la Ville qui assurent un fort volume de circulation sur de longues distances. Les artères sont destinées à des conditions de conduite automobile en zone urbaine. La vitesse constitue une difficulté pour la sécurité des déplacements des cyclistes et des piétons. On décourage, sur les artères, l'aménagement des entrées de voiture et des places de stationnement sur rue.

Les rues collectrices assurent la liaison des quartiers et répartissent la circulation entre le réseau des artères et le réseau des rues locales. Les rues collectrices du secteur de la phase 3 de la CUE sont destinées à modérer les vitesses (à 40 km/h ou moins) et sont dotées d'infrastructures pour favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes entre les quartiers. Le stationnement sur rue et les entrées de voiture sont autorisés dans les rues collectrices. La route collectrice principale est une voie publique qui assure la liaison entre une artère et une rue collectrice.

Les rues locales sont aménagées dans les collectivités et assurent la liaison entre les artères et les rues collectrices d'une part et, d'autre part, les différentes propriétés, généralement sur de courtes distances. Dans le secteur de la phase 3 de la CUE, certaines rues locales sont dotées de trottoirs. Les rues locales sont adaptées à des vitesses automobiles de 30 km/h ou moins.

Le Plan de démonstration illustre les trois types de rues dans le réseau routier proposé. Le boulevard Brian Coburn et le chemin de la Mer-Bleue sont des artères, en raison de leur rôle comme importants couloirs de transport.

On propose d'aménager, dans le secteur du PCC, quatre rues collectrices, à savoir :

- / le prolongement dans le sens ouest de la promenade Vanguard;
- / le prolongement dans le sens sud de la rue Frank Bender;
- / le prolongement dans le sens nord de la rue Fern Casey;
- / le prolongement dans le sens nord de l'avenue Ascender.

Comme l'indique le Plan de la hiérarchie des rues, une partie de la rue Fern Casey, de la promenade Vanguard et de la rue Frank Bender est appelée à devenir une route collectrice

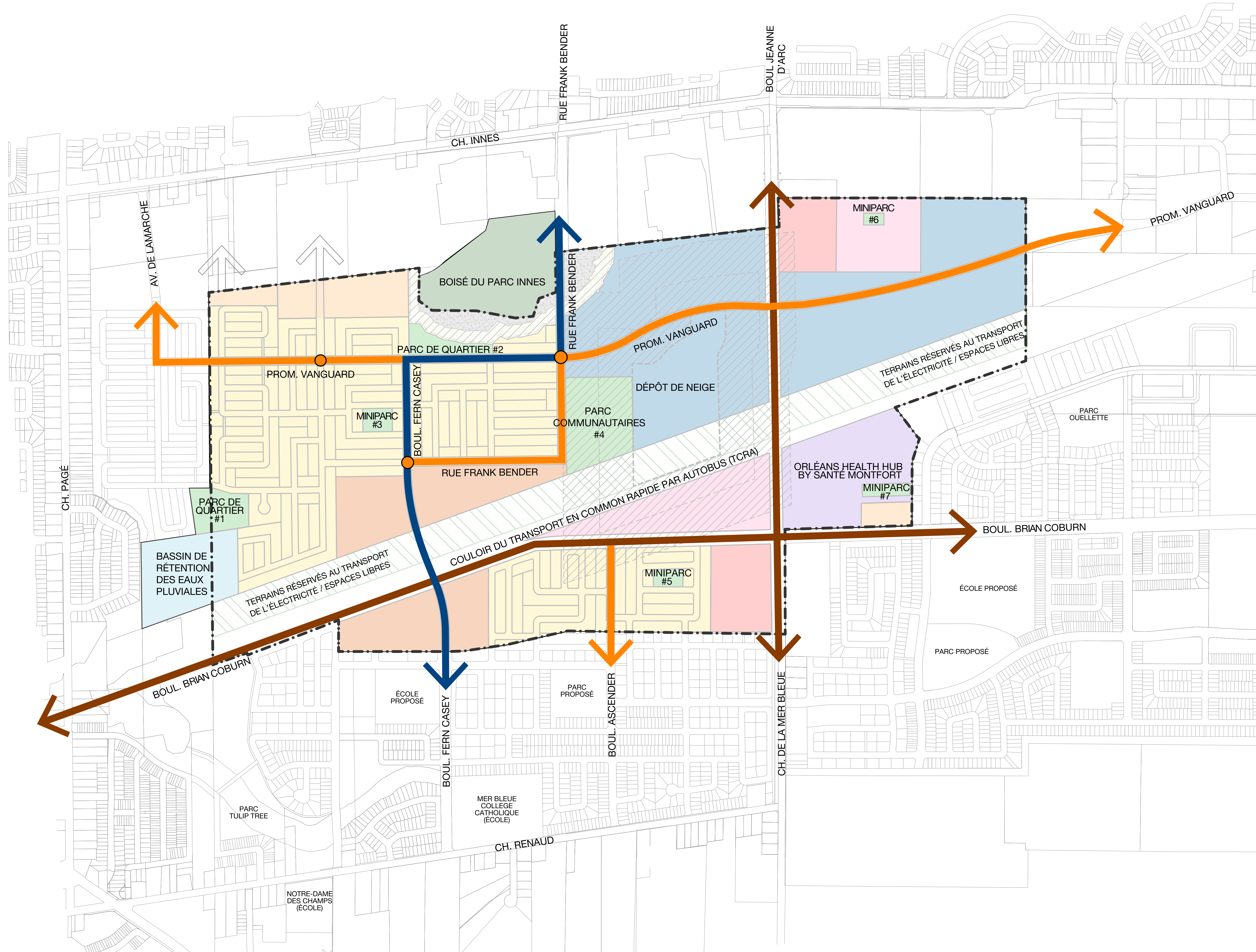
principale, qui assurera la liaison du chemin Renaud (route collectrice menant au sud) avec le chemin Innes (artère menant au nord).

Les autres rues représentées dans le Plan de démonstration appartiennent à la classification des rues locales.

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST**  
**PLAN DE LA HIÉRARCHIE DES RUES**

**LÉGENDE**

- Secteur d'étude du PCC
- Artère
- Grande collectrice
- Collectrice
- Carrefour giratoire



33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019
27.	DRAFT	01.17.2019



**FOTENN**  
**Planning + Design**

OTTAWA  
 396 Cooper St, Suite 300  
 Ottawa, ON K2P 2H7  
 T 613.730.5709

## 5.4 Plan des infrastructures piétonnières et cyclables

Le Plan des infrastructures piétonnières et cyclables (figure 11) illustre la localisation potentielle des trottoirs, des liaisons en milieu de quadrilatère et des infrastructures cyclables dans le secteur du PCC. Ce plan cadre avec l'orientation établie dans le chapitre 4 (Optimiser la piétonnabilité du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville). Le PDT prévoit un réseau piétonnier continu et bien connecté, qui crée un environnement piétonnable et qui améliore la sécurité des piétons.

On propose d'aménager un trottoir d'un côté de l'ensemble des rues collectrices de 24 mètres de largeur, ainsi qu'un SP de l'autre côté. Toutefois, pendant la finalisation du PCC et des études auxiliaires, les lignes directrices publiées par la Ville sous le titre « Conception de rues collectrices de quartier » ont été approuvées; elles prévoient une emprise plus large et des trottoirs des deux côtés des rues collectrices, ainsi que des pistes cyclables. C'est pourquoi le type d'infrastructure de transport actif à prévoir dans les rues collectrices de 24 mètres de largeur et dans les grandes rues collectrices indiquées sera revu et confirmé à l'étape du Plan de lotissement.

On propose aussi d'aménager des trottoirs d'un côté ou des deux côtés de certaines rues locales. Plus précisément, les trottoirs sont localisés stratégiquement non loin des parcs et de l'infrastructure de gestion des eaux pluviales afin de permettre aux piétons d'y avoir accès. On propose aussi des trottoirs attenants aux quadrilatères de la zone résidentielle de densité maximum, afin d'assurer une liaison efficace entre les quartiers résidentiels environnants et la station du TCRA de l'Ouest.

Les liaisons en milieu de quadrilatère représentées dans le Plan des infrastructures piétonnières et cyclables sont des promenades qui assurent des liaisons pratiques pour les piétons et les cyclistes afin de leur permettre de se déplacer dans la collectivité. Ces liaisons étoffent le modèle quadrillé des rues et permettent aux voisins d'améliorer leur interaction.

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

Pour les rues collectrices, les symboles représentant les trottoirs et les infrastructures cyclables sont indiqués dans le centre de l'emprise. Par contre, pour les rues locales, le symbole du trottoir est représenté sur le côté de la rue dans laquelle le trottoir devrait être aménagé. Il se peut que des changements soient apportés à la localisation des trottoirs dans les rues locales; toutefois, les trottoirs doivent toujours être aménagés du même côté qu'un parc municipal, le cas échéant.

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST**  
**PLAN DES INSTALLATIONS POUR PIÉTONS ET CYCLISTES**

**LÉGENDE**

- Secteur d'étude du PCC
- Trottoir existant
- Trottoir possible
- - - Sentier polyvalent existant
- - - Sentier polyvalent possible
- Voie cyclable sur rue existante
- Liaison possible entre les îlots
- Parc
- Des espaces verts
- Bassin de rétention des eaux pluviales
- Terrains réservés au transport de l'électricité / espaces libres
- Couloir du TCRA
- Station du TCRA



34.	DRAFT	03.11.2021
33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019

0m 200m 400m

**FOTENN**  
 Planning + Design  
 OTTAWA  
 396 Cooper St, Suite 300  
 Ottawa, ON K2P 2H7  
 T 613.730.5709

## 5.5 Plan des infrastructures de transport en commun

On a élaboré le Plan des infrastructures de transport en commun pour représenter le Transitway du TCRA, les stations du TCRA, ainsi que les circuits de transport en commun locaux existants et potentiels (figure 12). Le rapport intitulé « Conception préliminaire des routes : Transitway de Cumberland à l'ouest du chemin Navan jusqu'à l'est du chemin Tenth Line (2013) » fait état de deux stations de transport en commun dans le secteur du PCC, dont une station donnant sur le chemin de la Mer-Bleue et une station à la hauteur de la rue Fern Casey (qui s'appelait auparavant le boulevard Belcourt), dont font état le PDT 2013 et le Plan officiel de la Ville.

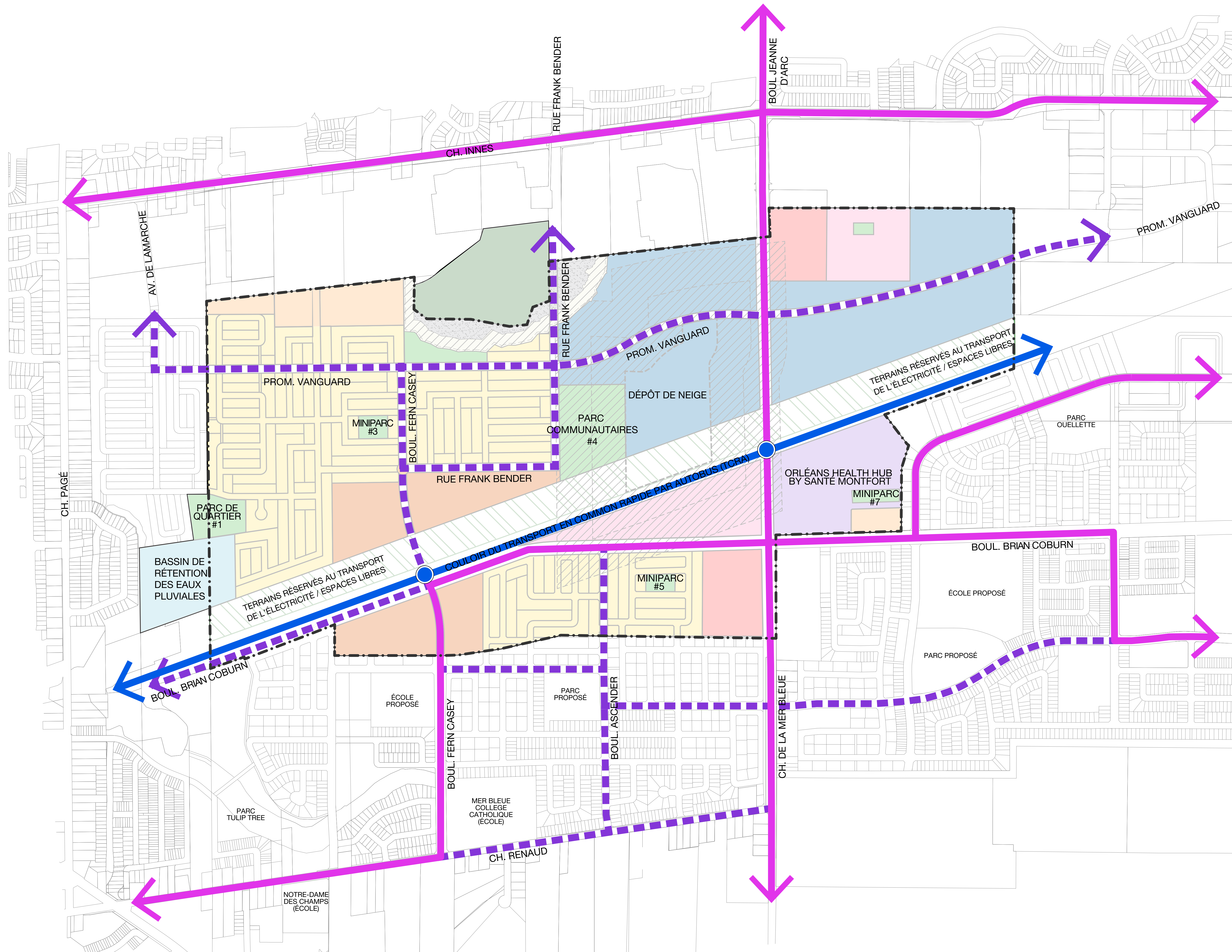
Le rapport de 2013 indique que selon le plan, la station du TCRA du chemin de la Mer-Bleue sera séparée par rapport au niveau du sol alors que la station du TCRA de l'Ouest sera aménagée au niveau du sol. Le passage du TCRA de l'Ouest pourra être reconsidéré éventuellement puisque les passages du couloir du TCRA sont généralement séparés par rapport au niveau du sol. On s'attend à ce que seules les stations, et non toute la longueur du couloir, soient éclairées. À l'automne 2019, on a ouvert un parc-o-bus municipal dans le couloir du TCRA sur le site de la station planifiée, à environ 800 mètres à l'ouest de l'aire de l'étude (Chapel Hill).

L'ECT fait état du plan de transport de la collectivité, ainsi que des besoins déjà établis dans le PDT 2013 de la Ville d'Ottawa. L'ECT sert aussi de document justifiant l'évaluation environnementale (EE) de portée générale pour l'infrastructure de transport général et de transports en commun proposée et répond aux exigences des phases 1 et 2 du processus concerté de l'EE et de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

**PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE POUR LE SECTEUR VISÉ PAR LA PHASE 3 DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST**  
**PLAN DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS EN COMMUN**

**LÉGENDE**

- Secteur d'étude du PCC
- Circuit de transport en commun local existant
- Collectrice réservée exclusivement aux transports en communs (possible)
- Couloir du TCRA
- Station du TCRA



33.	DRAFT	05.15.2020
32.	DRAFT	03.19.2020
31.	DRAFT	04.17.2019
30.	DRAFT	03.12.2019
29.	DRAFT	02.25.2019
28.	DRAFT	02.12.2019
27.	DRAFT	01.17.2019

0 0m    200m    400m

FOTENN

Planning + Design

OTTAWA

396 Cooper St, Suite 300  
 Ottawa, ON K2P 2H7  
 T 613.730.5709



## 6 Politiques et lignes directrices sur la conception communautaire

L'objectif de cette section du Plan de conception communautaire (PCC) consiste à définir les politiques et les lignes directrices de la conception qui contribuent à l'identité globale du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est (CUE). Ces politiques et lignes directrices s'appliqueront à l'ensemble des bâtiments neufs, des paysages urbains et des parcs dans cette collectivité. Ces politiques et lignes directrices sur la conception, de concert avec les politiques du Plan officiel et les autres documents approuvés par le Conseil municipal, dont les « Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers (2007) » et l'initiative « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI) », permettront de s'assurer que le secteur de la phase 3 de la CUE deviendra une collectivité attrayante, habitable et vigoureuse, constituée d'éléments structurants mûrement réfléchis.

Les rues et les quadrilatères représentent les principaux éléments structurants du secteur de la phase 3 de la CUE. Les rues et les quadrilatères du Plan d'aménagement du territoire et du Plan de démonstration s'inspirent d'un modèle de quadrillage de rue décalé parfaitement connecté. Ce modèle assure la perméabilité optimale pour promouvoir les déplacements dans les transports en commun, à pied et à vélo, alors que les déplacements des automobiles sont contrôlés pour veiller à ce que les vitesses de circulation soient adaptées à la sécurité des piétons et des cyclistes. Dans la conception, les quadrilatères créés par le réseau des rues et par les sentiers doivent avoir idéalement une superficie de 180 mètres sur 60 mètres et s'étendre sur environ un hectare. Cette superficie de quadrilatère assure la sécurité, le confort et la praticité des déplacements des piétons et des cyclistes de tous les groupes d'âge et décourage l'accélération et l'augmentation de la vitesse des automobiles.

Dans les sous-sections suivantes, nous définissons l'orientation précise de l'aménagement du paysage urbain et des quadrilatères dans des politiques et des lignes directrices. Les politiques sont spécifiques et doivent être considérées comme obligatoires dans la conception du lotissement projeté. Les lignes directrices sont moins spécifiques, et même si tout sera mis en œuvre pour les respecter, on s'entend pour dire qu'il ne sera pas possible de le faire dans tous les cas dans la conception du lotissement projeté.

Dans tous les cas où une politique ou une ligne directrice est irréalisable, il faut élaborer des solutions de rechange en ce qui a trait aux objectifs et aux politiques ci-après.

Enfin, les listes de politiques et de lignes directrices sont numérotées, ce qui permettra de les rappeler dans les demandes qui seront éventuellement déposées; cette numérotation n'a pas pour effet de laisser entendre qu'une politique ou une ligne directrice l'emporte sur les autres.

### 6.1 Politiques et lignes directrices sur le paysage urbain

Les politiques et les lignes directrices ci-après s'appliqueront dans l'aménagement du paysage urbain.

### 6.1.1 Politiques sur le paysage urbain

1. Dans les artères, l'accès depuis les rues locales sera limité, sauf dans un modèle de rue en quadrillage décalé qui ne permet pas l'accès dans toutes les directions.
2. Les rues doivent être bordées d'arbres. Il faut prévoir un volume de sols suffisant dans l'emprise ou dans les alentours pour favoriser la croissance de ces arbres jusqu'à ce qu'ils parviennent à maturité.
3. Dans toutes les rues, la façade de la majorité des habitations doit donner sur la rue.
4. La conception des rues collectrices doit cadrer avec le document de la Ville intitulé « Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers – routes collectrices urbaines (2008) » et avec les mises à jour subséquentes de ce document.
5. L'aménagement du secteur du PCC constituera une structure-cadre pour les rues complètes envisagées dans le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville.
6. On découragera, sur les routes collectrices, les clôtures acoustiques (murs antibruit).
7. Les rues-tampons ne seront pas autorisées le long des routes collectrices.
8. Les routes collectrices permettant d'aménager des circuits de transport en commun doivent être dotées des voies de circulation de la largeur voulue et être généralement aménagées dans une emprise de 24,0 mètres.
9. Les rues locales doivent généralement être dotées d'une emprise de 18,0 mètres et doivent comprendre une surface routière asphaltée, ainsi qu'une voie de circulation dans chaque sens, une banquette des deux côtés de la rue et un trottoir d'un côté de certaines rues locales, conformément au PDT, aux Lignes directrices sur les niveaux de service multimodaux, au Plan directeur piétonnier et de concert avec la plantation des arbres sur le bord des rues. Il se peut qu'en raison de l'état des sols de la localité, l'emprise routière doive être plus large.

### 6.1.2 Lignes directrices sur les paysages de rue

Les lignes directrices suivantes s'appliquent à la conception des rues.

#### **Lignes directrices pour toutes les rues**

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

déterminés par OC Transpo dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement ou dans les cas nécessaires.

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

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

1. Il faut éviter d'installer des clôtures acoustiques (murs antibruit) le long des artères, sauf dans les cas où il n'y a pas d'autre option pour la conception.

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

1. Les emprises des nouvelles rues collectrices doivent comprendre :
  - une surface routière asphaltée et une voie de circulation dans chaque sens;
  - une banquette des deux côtés de la rue;
  - des infrastructures piétonnières des deux côtés de la rue;
  - des infrastructures cyclables sur au moins un côté de la rue;
  - dans les cas viables, une voie de stationnement protégée par des avancées de trottoir et des rétrécissements aux intersections.
2. Dans les routes collectrices consacrées au service de transport en commun, le stationnement sur rue ne peut être autorisé que d'un côté de la route collectrice; on peut faire alterner l'autorisation de stationnement des deux côtés de la rue afin de modérer la circulation.
3. Dans les cas où un SP ou des pistes cyclables traversent une rue collectrice, il faut prévoir des dispositifs de modération de la circulation, par exemple des passages pour piétons standards, afin d'assurer la sécurité et le confort des piétons qui traversent la rue. On ne doit pas installer de dos-d'âne sur les routes collectrices afin de préserver l'efficacité des opérations de transport en commun.
4. Les rues collectrices doivent généralement être conçues pour une vitesse opérationnelle cible de 40 km/h.
5. On encourage fortement l'aménagement de pistes cyclables dans l'emprise routière; elles doivent être dotées des infrastructures permettant de s'assurer qu'il est sécuritaire de se déplacer à vélo pour tous les groupes d'âge.
6. Dans les cas où elles sont très efficaces, il faut prévoir, sur les routes collectrices voisines des sites scolaires, des mesures de modération de la circulation, par exemple des boulevards paysagés, des voies de stationnement, des intersections rétrécies ou des passages piétonniers surélevés.

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

1. Le modèle de routes locales doit être aménagé dans un quadrillage décalé et parfaitement connecté.
2. Les routes bordées d'un côté (voies de desserte) doivent être aménagées dans une emprise d'au moins 14,0 m.
3. Il faut d'abord envisager d'aménager des points de traverse sécuritaires pour les piétons.
4. Il faut planter une rangée d'arbres de chaque côté de la rue, en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville d'Ottawa).
5. Les rues locales doivent être aménagées en fonction d'une vitesse opérationnelle cible de 30 km/h ou moins.

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

Outre leurs bienfaits environnementaux, les arbres urbains apportent une multitude d'avantages pour la santé des résidents, soit aussi bien des environnements plus confortables pour l'activité physique que des espaces publics plus rassembleurs et de meilleurs résultats pour la santé mentale.

1. Il faut prévoir des arbres et d'autres végétaux, de l'éclairage, une signalisation, des installations de transport en commun et du mobilier urbain.
2. Il faut coordonner l'emplacement des arbres, du mobilier urbain, de l'équipement de télécommunications, des poteaux d'électricité et des lampadaires, des installations de transport en commun et des panneaux indicateurs.
3. Il faut planter une rangée d'arbres dans la banquette des deux côtés de la rue, en prévoyant un espacement régulier entre les arbres (conformément aux normes de la Ville).
4. Les infrastructures du paysage et les végétaux plantés conformément aux normes de la Ville doivent être intégrés dans les carrefours de circulation et réclamer un minimum d'entretien par la Ville.
5. Le nombre, le type et l'emplacement des arbres de rue à planter dans les emprises de la voie publique doivent être conformes aux normes de la Ville et, dans les cas nécessaires, tenir compte des contraintes que comporte l'état des sols sous-jacents.
6. Il faut planifier et coordonner, avec les sociétés de services publics, la plantation des arbres et l'installation des poteaux d'électricité longeant la voie publique.
7. Dans les cas où l'état des sols le permet, on encourage les promoteurs à planter uniformément des arbres en bordure des rues afin de doter, entre autres avantages, les quartiers d'une certaine personnalité; les arbres doivent être plantés en bordure des rues aux frais des promoteurs.
8. On encourage les occasions de planter des arbres et de faire des travaux de paysagement, par exemple le long des clôtures antibruit, des rues-tampons, des rigoles de drainage biologique ou des autres lots de terrain restants.

## 6.2 Politiques et lignes directrices pour les parcs et les espaces verts

Le réseau des parcs et des espaces verts du secteur de la phase 3 de la CUE est constitué de plusieurs éléments, dont des parcs municipaux, une installation de gestion des eaux pluviales et des sentiers. L'aménagement de tous les parcs doit s'inspirer du Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS), et la gestion des eaux pluviales sera assurée d'après l'Étude-cadre de la viabilisation (ECV). Dans tous les cas, l'acquisition des terrains à vocation de parc se déroulera conformément au *Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs* de la Ville (2009-95).

Le Plan d'aménagement du territoire intègre, dans la mesure du possible, les éléments naturels existants des espaces verts. Les sentiers piétonniers et les infrastructures cyclables constituent les éléments qui assurent la liaison des quartiers résidentiels, des écoles, des parcs et des transports en commun, en plus de prévoir un lien menant aux sentiers établis par le Plan officiel (PO) et le PDT de la Ville. Les infrastructures des parcs sont généralement distribuées pour qu'il y ait au moins un parc à moins de 5 minutes à pied de chaque habitation dans le secteur du PCC.

### 6.2.1 Politiques sur les parcs

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

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

Le parc communautaire proposé du côté est de la rue Frank Bender dans le PCC se veut un point de mire des activités de divertissement et de loisirs dans la collectivité. Ce parc communautaire doit être conçu pour tous les groupes d'âge et permettre de se consacrer à toutes sortes d'activités récréatives; il s'agit par exemple d'un petit terrain de baseball, d'un terrain de planches à roulettes, du matériel de jeux pour les tout-petits, les adolescents et les adultes, d'une aire de jeux d'eau, de patinoires dotées de rampes permanentes et d'autres infrastructures déterminées par la Ville. Les parcs de moindre envergure (le parc de quartier et le mini parc) constitueront un espace vert commun dans les quartiers résidentiels et les lieux de rassemblement social essentiels pour les résidents de la localité. Les parcs sont stratégiquement localisés dans le Plan d'utilisation du sol et dans le Plan de démonstration pour assurer la liaison avec les infrastructures du Plan des infrastructures piétonnières et cyclables.

1. Conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville, le parc communautaire doit s'étendre sur une superficie comprise entre 3,2 et 10 hectares; cette superficie pourra toutefois être réduite avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs.
2. Conformément au « Manuel d'aménagement des parcs, deuxième édition » (2017) de la Ville, la superficie du parc de quartier doit être comprise entre 0,8 hectare et

3,2 hectares; cette superficie pourra toutefois être réduite avec l'approbation de la Planification des installations et des parcs.

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

### 6.2.2 Lignes directrices sur les parcs

1. Il faut prévoir des liaisons piétonnières traversant le parc jusqu'aux trottoirs dans les emprises voisines et d'autres points d'accès pour les piétons.
2. Il faut envisager d'aménager des installations comme les terrains de jeux et des terrains de stationnement pour permettre de partager les infrastructures.
3. Les couloirs panoramiques aboutissant dans les parcs devraient être mis en évidence grâce à un traitement paysager.
4. Dans la mesure du possible, les commodités comme les structures d'ombrage et les arbres devraient être intégrés dans la conception des parcs.
5. L'étude des possibilités permettant de mieux intégrer les parcs et les autres infrastructures de la Ville est une priorité de l'initiative BBMI.

### 6.2.3 Politiques sur la gestion des eaux pluviales

1. L'agrandissement de l'installation de gestion des eaux pluviales sera en partie situé dans l'aire de l'étude du secteur de la phase 3 de la CUE.

### 6.2.4 Lignes directrices sur la gestion des eaux pluviales

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

5. Les promenades piétonnières des alentours des réservoirs et des couloirs doivent être doublées comme rues d'accès dans les cas nécessaires.

#### 6.2.5 Politiques pour les liaisons et les sentiers

1. Les liaisons de sentiers seront aménagées en milieu de quadrilatère le long des rues résidentielles pour améliorer la perméabilité et encourager les déplacements des piétons et des cyclistes entre les quartiers.
2. Les voies cyclables doivent être autorisées dans l'emprise des rues.

#### 6.2.6 Lignes directrices pour les liaisons et les sentiers

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

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

Les objectifs de ce PCC prévoient un certain nombre de considérations essentielles relatives à la conception et à la forme bâtie. On vise aussi à aménager un domaine public de grande qualité, ce qui permettra de mettre en valeur la qualité de vie, l'esthétique et le sentiment d'appartenance au lieu. Enfin, on a la volonté de s'assurer que le secteur de la phase 3 de la CUE prévoit un ensemble de types de logements et de densités pour s'adapter aux différents groupes d'âge et aux divers niveaux de revenus.

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

### 6.3.1 Politiques générales pour la conception et la construction du site résidentiel

1. Il faudra prévoir différentes densités et divers modèles de logements afin d'améliorer le paysage de rue.
2. Les entrées avant doivent donner sur la rue et être visibles depuis la rue.
3. Les garages ne doivent pas dépasser considérablement le mur avant de l'habitation.
4. Les établissements de service et de commerces de détail à petite échelle seront autorisés sur les lots de coin dans les routes collectrices. Pour autoriser ces aménagements dans les sites stratégiques, on pourra envisager l'utilisation du suffixe « -c » dans le processus de modification du *Règlement de zonage* pour la zone du PCC. On ne doit pas aménager de places de stationnement supplémentaires sur ces sites.
5. Dans la mesure du possible, les éléments et l'équipement utilitaires doivent être installés à l'écart des panoramas publics, et on décourage leur installation dans les cours avant ou dans les cours latérales d'angle.
6. Dans les cas où il faut aménager des services publics dans les cours avant ou dans les cours latérales d'angle, on doit les installer dans une zone discrète ou à l'abri du regard en faisant appel au paysagement ou à d'autres mécanismes-écrans, en veillant à ce qu'il y ait des moyens d'accès adéquats pour l'entretien.

### 6.3.2 Lignes directrices pour la conception et la construction du site résidentiel

1. Les habitations doivent être aménagées non loin de la rue, pour renforcer la bordure de rue.
2. Les habitations situées dans les rues-tampons doivent donner sur la rue et reprendre un style et des détails d'architecture de grande qualité.
3. Les habitations qui donnent sur un parc ou une école ou qui les côtoient doivent reprendre un style d'intérêt architectural de grande qualité.
4. Les entrées de voiture doivent être conçues pour éviter les conflits avec les entrées de voiture des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux.

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

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



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

#### 6.3.4 Lignes directrices pour la conception et la construction de sites résidentiels de densité maximum

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

7. Les zones de services doivent être situées à l'arrière des immeubles et être masquées de la vue du public.
8. Les entrées de voiture intérieures doivent avoir l'aspect d'une rue publique étroite et comprendre des trottoirs sur au moins un côté. Il faut les aménager et les concevoir pour une vitesse maximum de 20 km/h.

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

1. En règle générale, il faut prévoir une proximité entre :
  - / les types d'habitations dont les terrains sont étroits et les types d'habitations dont les terrains sont plus vastes;
  - / les types d'habitations dont les terrains sont étroits et les types d'habitations dotés de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes.
2. Dans la mesure du possible, il faut prévoir une place de stationnement sur rue devant chaque maison selon la largeur du terrain. Voici les solutions de rechange :
  - / les terrains plus larges et moins profonds;
  - / le jumelage des allées sur les terrains étroits afin de prévoir au moins une place de stationnement sur rue par paire d'habitations;
  - / l'utilisation de moyens d'accès regroupés pour les automobilistes afin de prévoir, sur une plus grande longueur de bordure, des places de stationnement sur rue;
  - / l'utilisation des cours latérales de quadrilatère (soit les côtés étroits des quadrilatères) pour prévoir des places de stationnement sur rue en angle, plutôt que des places de stationnement parallèle;
  - / il faut privilégier l'utilisation de voies arrière publiques (de section transversale d'au moins 8,5 mètres) ou de voies privées.
3. Dans la mesure du possible, les bornes-fontaines doivent être implantées pour permettre d'aménager une place de stationnement complète entre les entrées de voiture.

### 6.3.6 Politiques pour la conception et la construction des sites commerciaux

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

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

1. On encourage fortement et on privilégie l'aménagement d'une façade de rue continue.
2. L'accès piétonnier et automobile et la circulation dans les différents sites doivent être assurés grâce à des voies sécuritaires et bien définies.
3. Il faut prévoir, dans toute la mesure du possible, la protection permanente des piétons contre les intempéries le long des façades des établissements de détail et des autres bâtiments appropriés.
4. Les zones de stationnement en surface doivent être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments.
5. Les entrées de voiture doivent être conçues pour éviter les conflits avec les entrées de voiture des aménagements voisins comme les écoles, les parcs et les quadrilatères commerciaux.
6. Les zones de stationnement en surface doivent être bien éclairées pour assurer la sécurité publique.
7. Le stationnement des vélos doit être prévu dans des endroits pratiques et visibles.
8. L'éclairage des bâtiments commerciaux et des zones de stationnement doit être orienté dans le sens contraire des propriétés voisines.
9. Dans les cas où une section de la zone de stationnement est située à côté de la rue, le bord de la rue du site commercial doit être aménagé avec un traitement paysager pour assurer un écran visuel permettant de masquer la zone de stationnement depuis la rue.
10. Les installations de chargement et de collecte des ordures et les autres fonctions de service doivent être à l'écart de la rue et être masquées de façon que le public ne puisse pas les voir. On encourage l'aménagement de ces installations à l'intérieur ou à l'arrière des bâtiments.
11. On encourage la plantation des arbres et le paysagement des sites commerciaux, y compris dans les zones de stationnement.

### **6.3.8 Lignes directrices pour la conception et la construction des sites polyvalents**

1. L'échelle des bâtiments polyvalents doit être compatible avec les aménagements attenants.
2. La densité la plus grande et les bâtiments les plus élevés doivent être aménagés le plus près possible de la station planifiée de transport en commun rapide par autobus (TCRA) sur le chemin de la Mer-Bleue.
3. Les hauteurs et les densités de bâtiment abaissées seront mises en œuvre entre les collectivités de grande densité, les collectivités dans lesquelles les aménagements sont de plus grande hauteur et celles dans lesquelles la densité est moindre.
4. Les bâtiments seront orientés vers la station du TCRA planifiée sur le chemin de la Mer-Bleue et assureront l'accès direct des piétons afin de minorer les conflits avec les véhicules.

5. Créer des hauts lieux très visibles grâce aux fonctions distinctives de la conception qui jouent le rôle de fonctions d'orientation dans la collectivité.
6. Implanter les zones de chargement derrière ou sous les immeubles et les masquer de la vue.
7. Envisager d'implanter un parc de stationnement en surface dans le couloir de transport de l'électricité attenant comme aménagement secondaire. (Il faut alors consulter Hydro One Networks Inc.)
8. Encourager le stationnement en sous-sol (hors de la servitude de transport de l'électricité).
9. Prévoir des places de stationnement désignées pour l'autopartage et le covoiturage, dans la mesure du possible.
10. Se pencher sur l'utilisation des infrastructures de stationnement partagées avec les aménagements attenants qui peuvent comporter une demande de stationnement décalée, par exemple les terrains désignés comme pôles d'emploi dans le PCC et comme pôles d'emploi urbain dans le Plan officiel.
11. Prévoir des liaisons piétonnables et cyclables pratiques et confortables dans les zones polyvalentes, notamment les aménagements dans les quartiers. Voici les principales destinations :
  - / Carrefour santé Orléans;
  - / aménagements commerciaux et de services existants sur le chemin Innes;
  - / parcs municipaux;
  - / circuits d'autobus existants et planifiés sur le chemin de la Mer-Bleue, le chemin Innes, la promenade Vanguard et dans les rues collectrices proposées;
  - / station du TCRA planifiée sur le chemin de la Mer-Bleue;
  - / points de passage enjambant le Transitway du TCRA (en prévoyant des moyens d'accès à partir du sud jusqu'au SP planifié dans le couloir de transport de l'électricité).
12. Prévoir des panneaux indicateurs intérieurs et extérieurs pour diriger les piétons vers la station du TCRA planifiée sur le chemin de la Mer-Bleue.

## 7 Mise en œuvre

Dans la présente section, nous décrivons les processus et les mécanismes qui guideront la mise en œuvre du PCC du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est (CUE) en application des politiques du Plan officiel (PO) et du Plan de conception communautaire (PCC). Voici les principaux mécanismes :

- / la mise en œuvre des modifications du Plan officiel (MPO);
- / les études techniques : étude-cadre de la viabilisation (ECV) et étude-cadre des transports (ECT);
- / l'orientation de l'interprétation du PCC;
- / le processus de modification du PCC et de l'évaluation environnementale (EE) de portée générale;
- / la préparation du plan de mise en œuvre financier et de l'entente avec les propriétaires fonciers, qui prévoit des accords de partage des coûts;
- / le calendrier d'échelonnement des travaux d'infrastructures essentiels afin de viabiliser les terrains.

Le PCC guidera la forme et le caractère des quartiers dans le secteur de la phase 3 de la CUE. Il guidera aussi les processus de zonage, de lotissement et de réglementation du plan d'implantation, ainsi que les dépenses en immobilisations à engager dans ce secteur. Même si dans les détails, le produit final pourrait être différent des divers plans reproduits dans ce document, on souhaite que les travaux d'aménagement se déroulent selon un cadre conforme aux politiques et aux lignes directrices évoquées dans ce PCC.

### 7.1 Modifications du PCC

Le PCC du secteur de la phase 3 de la CUE et les études-cadres qui l'accompagnent ont été préparés dans le cadre d'un vaste processus qui a donné lieu à une analyse technique et à une consultation publique. Les travaux d'aménagement doivent se dérouler de manière à respecter les politiques, les plans et les recommandations reproduites dans les documents. Or, il n'est pas possible de prévoir tous les cas où problèmes qui peuvent surgir pendant les travaux d'aménagement des terrains. C'est pourquoi il faut prévoir un mécanisme pour apporter les modifications dans les cas jugés nécessaires.

Dans le processus de modification, on fait la distinction entre les changements mineurs et les changements majeurs.

#### 7.1.1 Changements mineurs

Les changements mineurs apportés au Plan d'aménagement du territoire et au Plan de démonstration sont ceux qui découlent des demandes d'aménagement, par exemple :

- / les mises au point mineures du réseau des rues et l'implantation d'îlots de sentiers;

/ la modification de la localisation, la superficie et la forme des terrains à vocation de parc.

On peut apporter ces changements dans le cadre du processus d'approbation des demandes d'aménagement de la Ville, à la condition qu'ils soient conformes à l'intention générale du PCC.

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

Il faut noter que les limites précises de l'installation de gestion des eaux pluviales représentées dans le coin sud-ouest du Plan d'aménagement du territoire et du Plan de démonstration, de l'ECV approuvée et des analyses détaillées d'ingénierie menées de concert avec les demandes d'aménagement. Toutes les mises au point à apporter à ce quadrilatère seront considérées comme des changements mineurs.

### 7.1.2 Changements majeurs

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

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

Les changements apportés Plan d'aménagement du territoire et qui obligent à apporter des modifications aux annexes du PO, par exemple un recentrage essentiel du réseau des rues collectrices ou une réduction du nombre minimum de terrains à vocation de parc, sont considérés comme des changements majeurs et sont soumis à l'approbation du Comité de l'urbanisme et des organismes externes dans les cas nécessaires.

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

## 7.2 Service de transport en commun

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

Pendant les premières phases des travaux d'aménagement, il faut prévoir le réseau de transports en commun en établissant des ententes de services précoces entre les promoteurs et la Ville (OC Transpo). Il peut s'agir d'une initiative dans laquelle OC Transpo offre des laissez-passer aux nouveaux propriétaires, sans toutefois prévoir le service de navettage financé par le promoteur.

## 7.3 Logements abordables

Des logements abordables sont prévus dans l'aire de l'étude conformément à la section 2.5.2 du PO, qui définit le logement abordable comme le logement en location ou en propriété dans lequel un ménage à revenu faible ou modéré paie des loyers d'au plus 30 % de son revenu annuel brut.

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

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

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

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

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

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

## 7.4 Approbation des demandes d'aménagement

On commencera par approuver les demandes d'aménagement des terrains du PCC du secteur de la phase 3 de la CUE par pan de lotissement afin de sécuriser le réseau routier nécessaire, l'infrastructure de viabilisation et les terrains réservés à la création de parcs. Les demandes d'aménagement devront comprendre toute l'information exigée dans le PO.

Toutes les demandes d'aménagement doivent comprendre une description ou une représentation des moyens grâce à laquelle la proposition d'aménagement répond à l'objectif du Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la CUE et des lignes directrices connexes sur la conception. Toutes les demandes d'aménagement des zones résidentielles doivent également tenir compte de la contribution des utilisations résidentielles et des densités proposées à l'ensemble des logements projeté et aux densités d'aménagement résidentiel établies dans le Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la CUE et dans le PO.

Les propriétaires fonciers ne sont pas tenus d'aménager leurs terrains précisément selon le Plan de démonstration reproduit dans la figure 8. Voici l'objectif et le rôle du Plan de démonstration :

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

Pour les demandes d'aménagement de certains quadrilatères, il faudra approuver la réglementation du Plan d'implantation conformément aux exigences du Règlement sur la réglementation du plan d'implantation (2014-256, dans sa version modifiée) de la Ville.

La Ville imposera des conditions dans l'aménagement des terrains dans le cadre du processus d'approbation du plan de lotissement ou du plan d'implantation. Ces conditions porteront sur les questions suivantes, sans nécessairement s'y limiter : les parcs et les espaces libres; les conduites d'eau et d'égouts sanitaires et les infrastructures de gestion des eaux pluviales; les



transports en commun; la construction des routes et des infrastructures; l'élargissement des routes et des triangles de visibilité; et les services publics.

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

Il sera nécessaire de modifier le Règlement de zonage pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement établis dans le Plan d'utilisation du sol, de concert avec l'approbation du plan de lotissement et du plan d'implantation. On s'attend à ce que les règlements de zonage viennent modifier le zonage des zones résidentielles urbaines, des zones commerciales et des zones d'utilisation polyvalente correspondantes afin de permettre d'exécuter les travaux d'aménagement conformément au Plan d'utilisation du sol. La Ville peut aussi se servir des zones d'aménagement pour préciser l'aménagement projeté des terrains, ce qui est jugé prématuré à l'heure actuelle parce qu'on ne peut pas compter, dans un délai raisonnable, sur des infrastructures routières ou de viabilisation d'installations communautaires suffisantes.

## 7.5 Conventions d'aménagement

Lorsque les travaux d'aménagement se dérouleront dans le cadre du PCC du secteur de la phase 3 de la CUE, il faudra adopter des stratégies de mise en œuvre, notamment en faisant appel à des conventions d'aménagement pertinentes, pour veiller à ce que les projets d'aménagement des infrastructures municipales et des installations communautaires se déroulent dans les délais. Les conventions d'aménagement pourraient porter sur les parcs et les espaces verts, les infrastructures d'aqueduc, de collecte des eaux usées et de gestion des eaux pluviales, les transports en commun, les infrastructures routières, les télécommunications et les autres services publics.

Il se peut que l'on doive conclure des conventions préalables pour le PCC du secteur de la phase 3 de la CUE auxquelles participerait la Ville, afin d'obliger les promoteurs à contribuer financièrement, dans le processus d'approbation des demandes d'aménagement, aux infrastructures essentielles nécessaires et pour leur permettre de progresser dans la construction de certaines infrastructures conformément aux principes financiers adoptés.

## 7.6 Accords de partage des coûts

Les accords de partage des coûts suivants constitueront le socle du Plan financier de mise en œuvre du PCC.

### **Accord de financement**

L'accord de financement porte sur les travaux ou les services, qui se limitent à l'étendue exigée par le fondé de pouvoir d'approbation pour l'approbation du PCC et de la MPO (Plan secondaire), dont la préparation du PCC et des EE correspondants, ainsi que de toutes les études s'y rapportant, par exemple, sans toutefois s'y limiter, l'ECV, l'ECT et le Plan d'aménagement des parcs du secteur (PAPS). Tous les propriétaires fonciers seront tenus de participer à l'accord de financement et de verser leur quote-part du coût de ces études avant que la Ville approuve le projet d'aménagement.

## **Convention sur les services essentiels**

Les services essentiels s'entendent des travaux, des services ou des infrastructures, mais uniquement dans la mesure où il faut réaliser des travaux pour donner suite à une autorisation d'approbation afin de mener les travaux d'aménagement dans l'aire de l'étude. Tous les propriétaires fonciers visés doivent intervenir dans la convention sur les services essentiels et prendre en charge leur quote-part des frais des services essentiels avant que la Ville puisse approuver les demandes d'aménagement.

Les conventions sur les services essentiels peuvent porter sur les besoins relatifs aux avances de financement pour les infrastructures qui donnent droit à la récupération des coûts grâce aux redevances d'aménagement (RA). Par exemple, conformément au Plan financier de mise en œuvre de l'ECV, le surdimensionnement de l'égout pluvial, le surdimensionnement de l'égout sanitaire et les ouvrages des infrastructures de gestion des eaux pluviales doivent ouvrir droit à la récupération des coûts grâce aux RA, conformément au *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement 2019-156* et au *Règlement 2019-165 sur les redevances d'aménagement propres à un secteur* (SECTEUR E-3 : INSTALLATIONS DE GESTION DES EAUX PLUVIALES DU CENTRE URBAIN DE GLOUCESTER-EST), ainsi qu'aux modifications planifiées et projetées. En outre, par exemple, certains projets d'intersection dans le secteur du PCC de la CUE et à l'extérieur de ce secteur doivent ouvrir droit à la récupération des coûts grâce aux RA, selon les modalités exposées dans l'ECT et conformément au *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement 2019-156*. On s'attend à ce que le SP proposé dans le couloir de transport de l'électricité donne droit à la récupération des coûts grâce aux RA et vienne s'ajouter à la prochaine Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement pour l'ensemble du territoire de la ville.

## **Conventions-cadres pour les terrains réservés à la création de parcs**

On mettra aussi au point, pour le PCC, une convention directrice pour les parcs afin d'instituer un mécanisme qui permettra d'offrir des indemnités pour les terrains réservés à la création de parcs dans l'éventualité où un terrain-parc est inégalement réparti parmi les propriétaires fonciers.

## **Autres travaux communs**

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

## **7.7 Acquisition de terrains à vocation de parc et d'espace vert**

Le réseau des espaces verts est constitué de différents éléments comme les terrains à vocation de parc, les infrastructures naturelles urbaines et l'installation de gestion des eaux pluviales. La plupart des espaces verts finiront par appartenir au domaine public, et la Ville doit s'en porter acquéreuse en faisant appel aux moyens suivants :

- / les terrains réservés à la création de parcs conformément au Règlement visant les terrains réservés à la création de parcs (2009-95);
- / pour les infrastructures naturelles urbaines, on étudiera la possibilité de faire l'acquisition de 30 mètres de terres attenantes, en prévoyant une marge de retrait de 5 mètres dans le cadre du processus d'approbation des travaux d'aménagement;
- / la cession de l'installation achevée pour la gestion des eaux pluviales.

Lorsqu'on aura confirmé que les conventions sont satisfaisantes, l'objectif consistera à aménager le parc communautaire, les parcs de quartier et les mini-parcs de front avec l'aménagement des terrains selon les plans de lotissement provisoires approuvés.

## 7.8 Phases de l'aménagement

Le PCC du secteur de la phase 3 sera réalisé par des propriétaires fonciers distincts en différentes phases, d'après le calendrier privilégié des différents propriétaires fonciers. C'est pourquoi il pourrait y avoir des travaux hors de limites de cette phase qu'il faudra mener pour assurer une certaine phase du projet d'aménagement. On se penchera sur le calendrier et l'approche de ces travaux dans le cadre des processus détaillés projetés pour la conception et l'approbation de l'aménagement des terrains de l'aire de l'étude.

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

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

## 7.9 Surveillance des travaux d'aménagement

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

Les calculs d'achalandage et de viabilisation qui ont servi à mettre au point les recommandations présentées dans l'ECV et l'ECT se fondent sur les totaux de logements calculés à partir du Plan de démonstration.

## 7.10 Autorisations environnementales

Les approbations environnementales visées dans les étapes suivantes du projet d'aménagement du secteur et des responsabilités correspondantes sont exposées dans le tableau 6.

**Tableau 6. Approbations environnementales**

Mesures	Responsabilité	Calendrier/processus/ permis/approbations
<p><b>Boisés et forêts</b> Revoir les possibilités de préserver les boisés et les arbres et de les intégrer dans les terrains à vocation de parc</p>	Ville	PAPS
<p><b>Rapport sur la conservation des arbres (RCA) et Plan de paysagement</b> Se pencher sur les possibilités de conserver les arbres. Envisager de transplanter des arbres dans les cas appropriés. Faire des recommandations sur la plantation des arbres afin de réaliser un couvert forestier de 30 % dans les nouveaux parcs et de rehausser la forêt urbaine et le couvert forestier dans l'ensemble de la collectivité, en faisant appel à des espèces indigènes (appendice C).</p>	Promoteurs	<p>Plan de lotissement</p> <p><i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> si on constate qu'il y a des noyers cendrés</p> <p><i>Règlement municipal sur la conservation des arbres urbains</i></p>
<p><b>Étude de l'impact sur l'environnement (EIE)</b> Établir l'EIE pour les demandes d'aménagement portant sur les projets à réaliser à moins de 30 mètres des infrastructures naturelles urbaines désignées (boisé du parc Innes) afin de répertorier les mesures d'atténuation nécessaires pour protéger les infrastructures et leurs fonctions. Cette bande de terrain de 30 mètres est déjà indiquée dans le PCC, dans le Plan d'aménagement du territoire et dans le Plan de démonstration et ne sera pas aménageable. Établir l'EIE pour confirmer la présence des espèces en péril (EP) connues ou potentielles, l'étendue de l'habitat des EP, ainsi que les exigences correspondant aux mesures d'atténuation et d'indemnisation et les autres caractéristiques potentielles du patrimoine naturel.</p> <p>Au besoin, se faire délivrer le permis pour les EP ou les autres autorisations en s'adressant au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP) pour le goglu des prés, le petit blongios, la sturnelle des prés, l'hirondelle de rivage et l'hirondelle rustique.</p>	Promoteurs	<p>Plan de lotissement</p> <p><i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>, s'il y a des EP protégées ou que l'habitat des EP est présent</p> <p>Déclaration de l'impact sur l'environnement</p>
<p><b>Protection de la faune</b> Mettre au point le protocole propre au site pour la protection de la faune.</p>	Promoteurs	<p>Plan de lotissement</p> <p>Protocole de la Ville d'Ottawa pour la protection de la faune</p>

<p><b>Aqueduc et égout</b> Demander l'autorisation environnementale (AE) en s'adressant au MEPNP</p>	Promoteurs	<p>Plan de lotissement</p> <p><i>Loi sur la protection de l'environnement</i></p> <p>AE</p> <p>MEPNP</p>
<p><b>Permis de prélèvement d'eau (PPE)</b> Demander le permis de prélèvement d'eau si on prélève plus de 400 000 de l/jour ou s'inscrire au Registre environnemental des activités et des secteurs (REAS) si le prélèvement est compris entre 50 000 et 400 000 l/jour.</p>	Promoteurs	<p>MEPNP</p> <p><i>Loi sur les ressources en eau de l'Ontario</i></p> <p><i>Règlement sur le prélèvement d'eau (Règlement de l'Ontario 387/04)</i></p>
<p><b>Aménagements antérieurs</b></p> <p>Mise hors service des puits</p> <p>Enlèvement des drains en tuyaux agricoles</p> <p>Enlèvement des fosses septiques</p>	Promoteurs	<p><i>Loi sur la protection de l'environnement</i></p> <p><i>Loi sur les ressources en eau de l'Ontario</i></p>
<p><b>Infrastructures de drainage de l'eau en amont</b></p> <p>Mettre en œuvre les recommandations du rapport préparé par Niblett sous le titre « Headwater Drainage Features Summary » (en date du 28 mars 2018).</p>	Promoteurs	<p>Permis délivré par l'Office de protection de la nature (approbations en vertu du <i>Règlement de l'Ontario 174/06</i> [« Rideau Valley Conservation Authority: Regulation of Development, Interference with Wetlands and Alterations to Shorelines and Watercourses »] adopté en vertu de l'article 28 de la <i>Loi sur les offices de protection de la nature</i> (OPNVR, bassin versant)</p>

## 7.11 Achèvement des travaux

Dans l'aménagement des rues, des zones résidentielles de densité moyenne, des zones résidentielles de densité maximum et des zones commerciales, la Ville souhaite pouvoir réformer et annuler, à sa discrétion, ce PCC et le Plan secondaire correspondant.

Bien qu'il soit possible de réaliser, au-delà de l'achèvement des travaux, des changements et des travaux d'aménagement à petite échelle dans le secteur du PCC, les orientations exprimées dans le PCC auront déjà été modifiées, et les politiques sur l'aménagement pourront relever de l'application des politiques générales du Plan officiel.

## Appendice A : Membres de l'équipe

### Équipe principale du projet (ÉPP)

Phil Castro, Richcraft Homes  
Fairouz Wahab, Richcraft Homes  
Julie Carrara, Fotenn  
Sarah Marsh, Fotenn  
Steve Pichette, DSEL  
Laura Maxwell, DSEL  
Arthur Gordon, Castleglenn

Arman Matti, Castleglenn  
Jake Berube, Castleglenn  
Kelly Roberts, Morrison Hershfield  
Chris Ellingwood, Niblett  
Robin van de Lande, Ville d'Ottawa  
Alain Miguelez, Ville d'Ottawa

### Équipe consultative technique (ÉCT)

Cheryl Brouillard, Ville d'Ottawa  
Robin van de Lande, Ville d'Ottawa  
Alain Miguelez, Ville d'Ottawa  
John Smit, Ville d'Ottawa  
Peter Giles, Ville d'Ottawa  
Dana Collings, Ville d'Ottawa  
Mark Young, Ville d'Ottawa  
Amy MacPherson, Ville d'Ottawa  
Mark Richardson, Ville d'Ottawa  
Katja Sostaric, Ville d'Ottawa  
Julie Lebrun, Ville d'Ottawa  
Steve Belan, Ville d'Ottawa  
Michael Boughton, Ville d'Ottawa  
Royce Fu, Ville d'Ottawa  
Chris Cope, Ville d'Ottawa  
Judy Flavin, Ville d'Ottawa  
Lynda Mongeon, Ville d'Ottawa  
Gary O'Connor, Ville d'Ottawa  
Dhaneshwar Neermul, Ville d'Ottawa  
Frank McKinney, Ville d'Ottawa  
Jeff Shillington, Ville d'Ottawa  
John Bougadis, Ville d'Ottawa  
Ron Rooke, Ville d'Ottawa  
Eva Spal, Ville d'Ottawa  
Michel Kearney, Ville d'Ottawa  
Shohan Ahmad, Ville d'Ottawa  
Joe Mojsej, Ville d'Ottawa  
Jacek Taracha, Ville d'Ottawa  
Laurent Jolliet, Ville d'Ottawa  
Darlene Conway, Ville d'Ottawa  
Ted Cooper, Ville d'Ottawa  
Joseph Zagorski, Ville d'Ottawa  
Kevin Wherry, Ville d'Ottawa  
Ingrid Coney, Ville d'Ottawa  
Mary Ellen Wood, Ville d'Ottawa

Paul Landry, Ville d'Ottawa  
Dave Ryan, Ville d'Ottawa  
Marc Gagné, Ville d'Ottawa  
Kevin Monette, Ville d'Ottawa  
Riley Carter, Ville d'Ottawa  
Frank McKinney, Ville d'Ottawa  
Asad Yousfani, Ville d'Ottawa  
Stephen Boyle, Ville d'Ottawa  
Genya Stefanoff, OC Transpo  
Alex Carr, Ville d'Ottawa  
Inge Roosendaal, Ville d'Ottawa  
Phil Castro, Richcraft Homes  
Fairouz Wahab, Richcraft Homes  
Jade Bradshaw, Richcraft Homes  
Domenic Idone, Minto Communities  
Marcel Denomme, Minto Communities  
Susan Murphy, Minto Communities  
Michael Michaud, Glenview Homes  
Jake Shabinsky, Glenview Homes  
Aaron Clodd, Smart Centres  
Murray Chown, Novatech  
J.P. Taillefer, Taillefer Estates  
Bill Holzman, Holzman Consultants  
Julie Carrara, Fotenn  
Sarah Millar, Fotenn  
Sarah Button, Fotenn  
David Becker, Fotenn  
Pamela Sweet, Fotenn  
Kelly Roberts, Morrison Hershfield  
David Gilbert, Paterson Group  
Carlos Da Silva, Paterson Group  
Faisal Abou-Seido, Paterson Group  
Steve Pichette, DSEL  
Laura Maxwell, DSEL  
Kevin Murphy, DSEL

Matt Wingate, DSEL  
Heather Wilson, J.F. Sabourin et  
Associés  
Jason Cole, Palmer Environmental  
Consulting  
Arthur Gordon, Castleglenn  
Arman Matti, Castleglenn  
Mark Baker, Parsons  
Chris Ellingwood, Niblett  
Lincoln Lo, Malone Given Parsons  
Christina Heydorn, Malone Given  
Parsons  
Kyle Larmour, Malone Given Parsons  
Erin Wilson, Golder Associates  
Scott Ritchie, Hydro Ottawa  
Spencer Warren, Hydro Ottawa  
Margaret Flores, Hydro Ottawa  
James Holland, Office de protection de  
la Nation Sud  
Mathieu Leblanc, Office de protection de  
la Nation Sud  
Glen McDonald, Office de protection de  
la nature de la vallée Rideau  
Jocelyn Chandler, Office de protection  
de la nature de la vallée Rideau  
Dhilan Gunasekara, Office de protection  
de la nature de la vallée Rideau  
Charles Goulet, ministère de  
l'Environnement, de la Protection de la  
nature et des Parcs

## Appendice B : Conditions existantes

### Conditions géotechniques

L'aire de l'étude est relativement plane et se situe à peu près au niveau du sol, avec les propriétés voisines et les routes attenantes. L'aire est dominée par des activités agricoles actives et en jachère, avec des zones isolées de forêt caducifoliée et des marais de taillis.

Le profil de la sous-surface varie entre le substrat rocheux à la lisière nord de l'aire de l'étude et un dépôt d'argile limoneuse profond et sensible sur tout le reste du site. L'épaisseur de la couche de morts-terrains varie considérablement, entre zéro mètre (au nord) et 30 mètres (au sud). Nous n'avons pas relevé, dans l'ensemble de l'aire de l'étude, de sols organiques comme la tourbe et la marne. On estime qu'on peut s'attendre à ce que la profondeur de la nappe phréatique soit comprise entre 1,5 et 2,5 mètres.

Les recommandations préliminaires pour le relèvement permissible du niveau du sol prévoient 2 mètres à la lisière nord de l'aire de l'étude (à l'endroit où se trouve le substrat rocheux avec les morts-terrains peu profonds) et entre 0,5 et 1,5 mètre (à l'endroit où se trouve le dépôt d'argile limoneuse).

### Drainage et hydrogéologie

Le site est situé dans les bassins versants du ruisseau Mud, du ruisseau McKinnon et du ruisseau Bilberry. Les bassins versants du ruisseau Mud et du ruisseau Bilberry se trouvent dans les limites réglementaires des territoires de l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau (OPNVR), alors que le ruisseau McKinnon se trouve dans les limites réglementaires des territoires de l'Office de protection de la nature de la Nation Sud (OPNNS).

#### Zone des sols argileux marins

La majorité de l'aire de l'étude est sous-tendue par une couche d'argile glaciomarine. Cette argile constitue une couche semi-perméable capacitive régionale (aquitard), qui limite l'infiltration et l'écoulement de l'eau souterraine sur le site. Compte tenu de la faible perméabilité des sols, on trouve des nappes phréatiques suspendues à des profondeurs comprises entre environ 0,15 et 0,40 mètre, et l'écoulement de la nappe phréatique latérale domine. On s'attend à ce que l'écoulement de la nappe phréatique peu profonde reproduise fidèlement la topographie du site et suive les limites du bassin versant.

Les communautés de milieux humides situées dans l'aire de l'étude sont appuyées par les précipitations directes et par le ruissellement localisé des eaux de surface par opposition au déversement des eaux souterraines. La nappe phréatique suspendue retient l'eau et permet d'aménager des communautés de végétation résistante à l'eau. Ces milieux humides n'ont pas de couche de sol organique bien développée parce qu'ils sont soumis aux fluctuations saisonnières du niveau de l'eau, ce qui les assèche pendant les périodes importantes de l'année.



### Zone de l'assise rocheuse

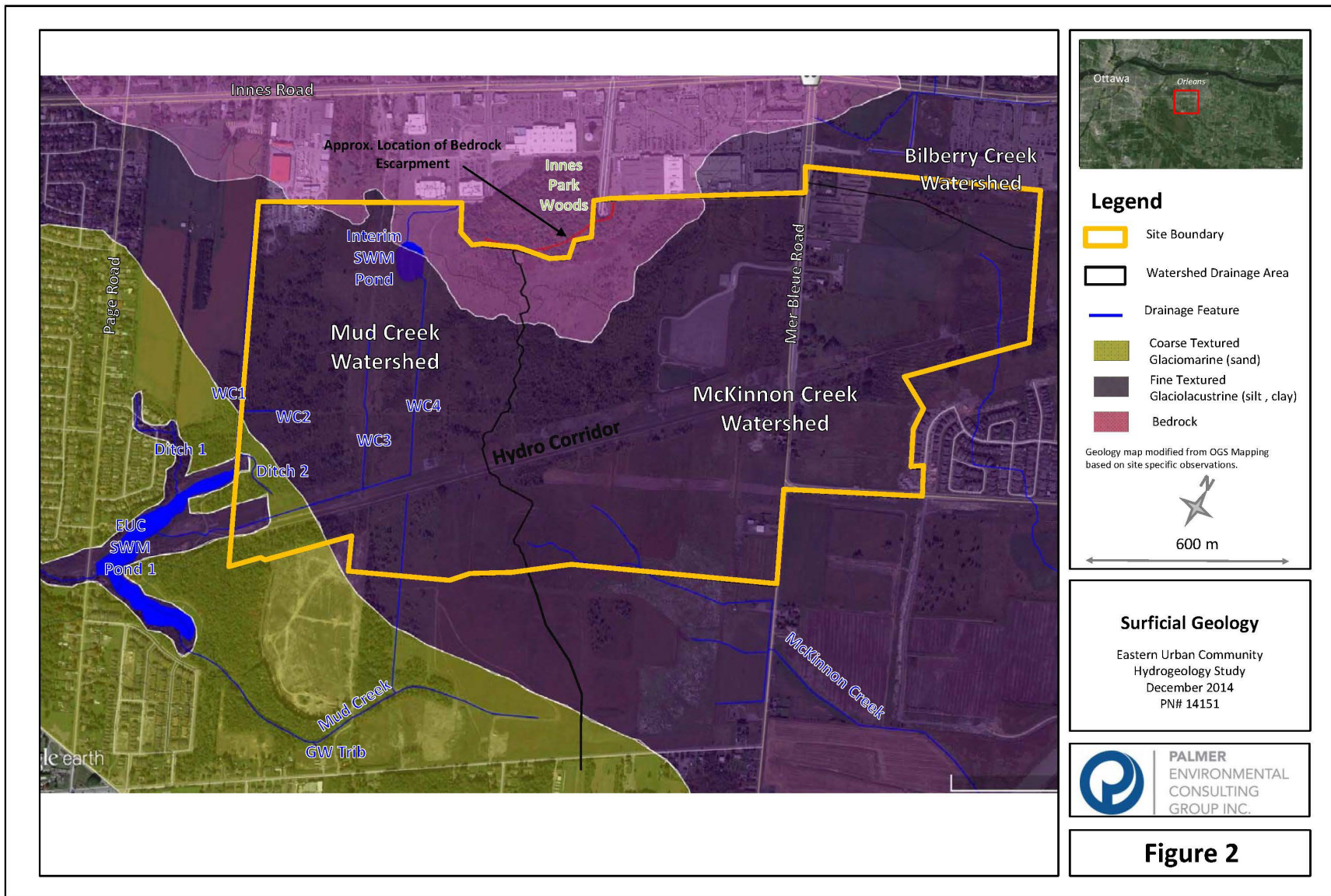
L'escarpement rocheux est situé à la lisière nord de l'aire de l'étude, immédiatement au sud et à l'est du boisé du parc Innes. Cet escarpement se trouve le long d'une faille séparant deux unités rocheuses, qui sont toutes deux des formations de pierre calcaire vulnérables aux produits chimiques le long des joints et des fractures. Dans les secteurs dans lesquels l'assise rocheuse est exposée à la surface ou non loin de la surface, la majorité des précipitations viennent s'infiltrer le long des fractures. L'infiltration le long de ces fractures recharge la nappe phréatique plus profonde, en deçà de l'influence exercée par les sols argileux marins. L'eau souterraine profonde s'écoule dans le sens nord, vers la rivière des Outaouais. L'assise rocheuse fracturée est classifiée comme aquifère hautement vulnérable (AHV) et comme zone importante d'alimentation d'une nappe souterraine (ZIANS).

Afin de préserver le taux d'infiltration avant les travaux d'aménagement dans ce secteur en prévision de la période qui suivra les travaux d'aménagement, des aménagements de moindre impact (soit les parcs) sont adaptés à ce secteur, faute de quoi il faudrait envisager des mesures d'aménagement de moindre impact (AMI).

### Zone sablonneuse

Une zone mince (<1 mètre) de sable superficiel se trouve dans le coin sud-ouest de l'aire de l'étude et se poursuit vers l'ouest. Cette zone a été identifiée comme un AHV et comme une ZIANS dans le Plan de protection des sources de Mississippi-Rideau (2013). Bien que l'infiltration dans la zone sablonneuse ne permette pas d'appuyer directement la fonction d'une infrastructure naturelle ni d'un aquifère important sur le site, elle soutient effectivement le bilan hydrique dans l'ensemble pour les bassins versants du ruisseau Mud et du ruisseau McKinnon.

La nappe phréatique, comme dans les secteurs des sols argileux marins, devrait, selon les prédictions, être peu profonde et être suspendue dans la zone sablonneuse, dans un courant horizontal d'eau souterraine qui domine l'écoulement vertical. L'écoulement de la nappe phréatique se déroule vers le ruisseau Mud, dans lequel les eaux devraient normalement se déverser.



Géologie de surface (Palmer, 2014)

## Infrastructures de drainage de l'eau en amont

Conformément à la description reproduite dans le rapport préparé par Niblett sous le titre « Headwater Drainage Features (HDF) Summary » (en date du 28 mars 2018), on a recensé dans l'aire de l'étude un total de 10 infrastructures de drainage de l'eau en amont (IDEA), dans les territoires de l'OPNVR et de l'OPNNS. L'écoulement dans les infrastructures de drainage de l'aire de l'étude est appuyé par le ruissellement des eaux de surface, et non par le déversement des eaux souterraines. La plupart de ces infrastructures ont été créées artificiellement pour enlever l'eau stagnante dans l'aire de l'étude afin de favoriser les aménagements agricoles.

## Environnement naturel

### Espèces en péril

Les recensements d'oiseaux nicheurs ont permis de relever sept espèces en péril (EP) d'oiseaux relevant de la compétence provinciale ou fédérale (soit le goglu des prés, le petit blongios, l'hirondelle rustique, le pioui de l'Est, l'hirondelle de rivage, la grive des bois et la sturnelle des prés), ainsi que huit espèces d'oiseaux dépendantes d'un environnement précis. Les oiseaux des EP et leur habitat pourraient constituer des difficultés et des contraintes dans le cadre des projets d'aménagement.

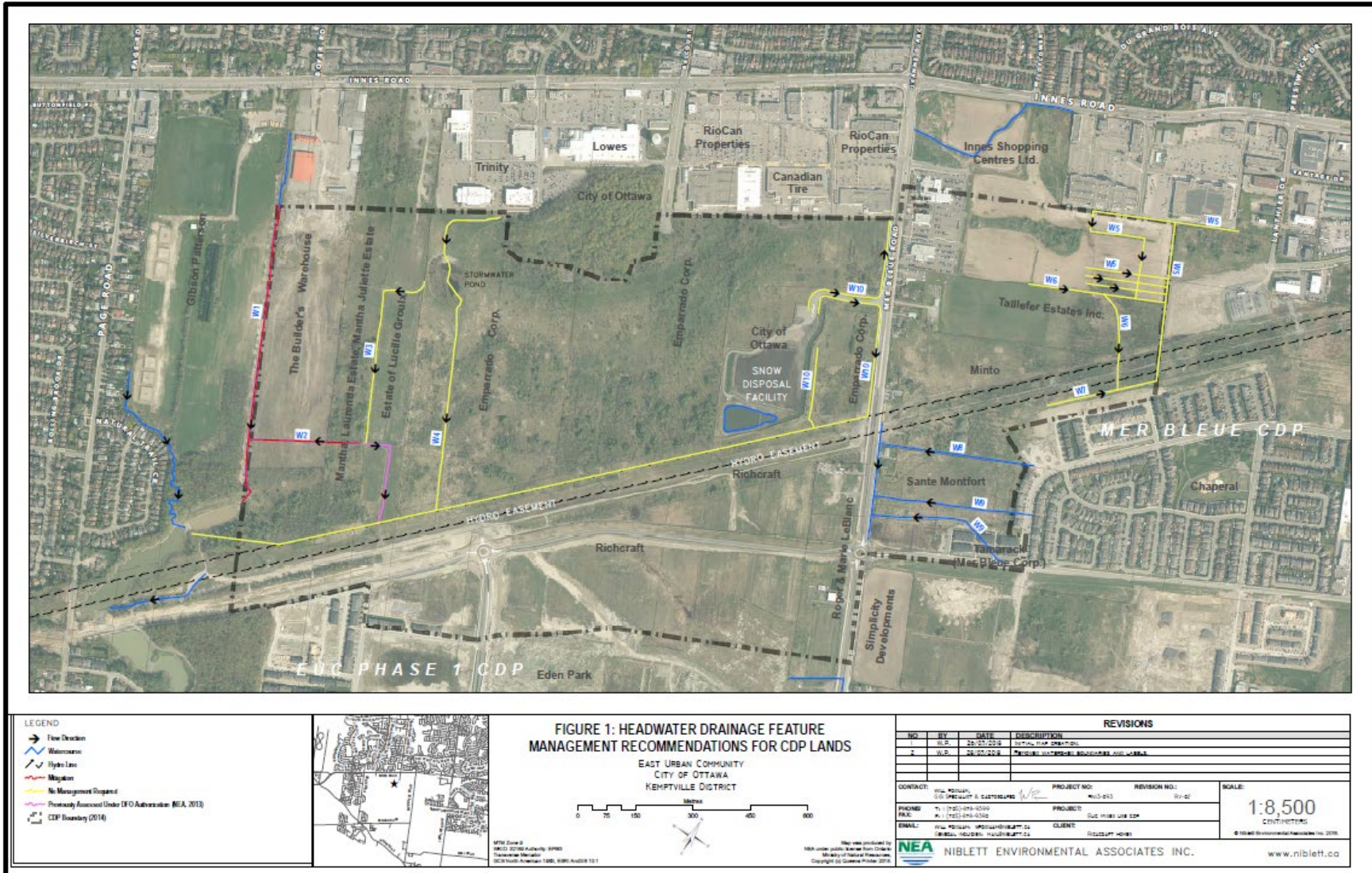
Les recensements de la végétation ont permis de relever un total de 20 types de communautés de végétation. Parmi ces 20 communautés, on n'a relevé aucun milieu humide d'importance fédérale ni aucune zone d'intérêt naturel et scientifique (ZINS). On a relevé un total de 316 espèces végétales, dont 25 sont classifiées parmi les espèces végétales d'importance régionale. On a relevé deux noyers cendrés (EP provinciale) non loin du site proposé pour l'agrandissement du bassin de rétention des eaux pluviales; on a constaté que ces deux noyers n'étaient pas conservables (catégorie 1).

### Infrastructures naturelles urbaines

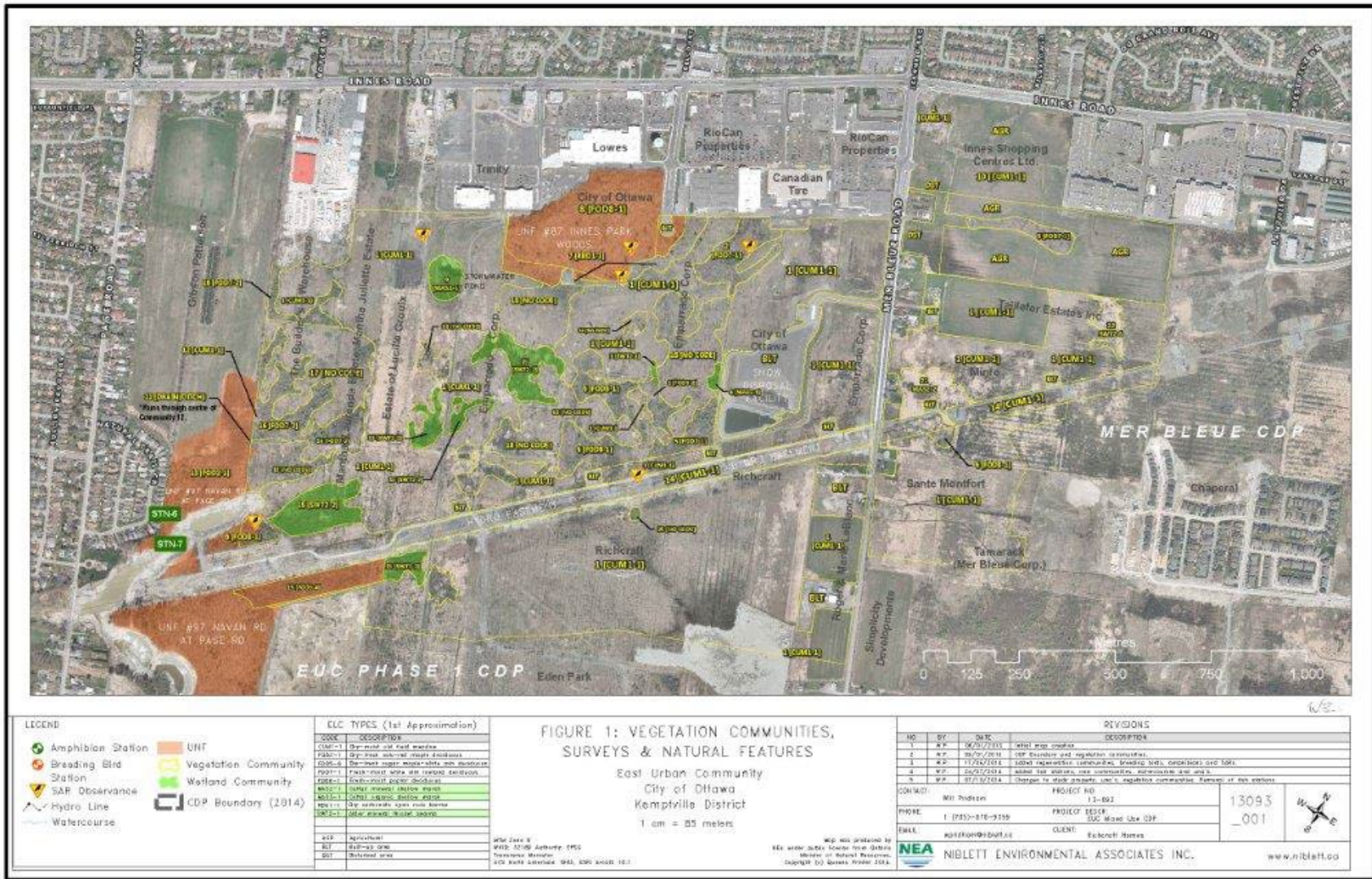
Deux « infrastructures naturelles urbaines » sont immédiatement attenantes à l'aire de l'étude : il s'agit du boisé du parc Innes au nord et du terrain boisé à l'angle du chemin Navan et du chemin Pagé vers le sud-ouest. Ces infrastructures naturelles urbaines sont désignées dans l'annexe B (Plan des politiques en milieu urbain) du Plan officiel (PO). Il s'agit de paysages naturels qui apportent une précieuse contribution à la biodiversité et à l'habitat faunique dans le secteur urbain. L'objectif de la désignation du PO consiste à préserver les infrastructures naturelles qui sont actuellement gérées pour la conservation ou pour les aménagements récréatifs passifs. Ces deux infrastructures naturelles urbaines sont également répertoriées dans l'Annexe L1 (surzone du système du patrimoine naturel [est]) du PO.

### Habitat aquatique

On n'a pas relevé, dans les infrastructures aquatiques de l'aire de l'étude ni dans les alentours, d'habitat aquatique critique, d'EP ni d'aires de fraie sensibles.



Infrastructures de drainage de l'eau en amont (Niblett, 2018) (Note : Ce graphique porte sur les conditions de 2018.)



Communautés de végétation (Niblett, 2015) (Note : Ce graphique porte sur les conditions de 2015.)

## Couleuvres

On a observé au moins trois espèces de couleuvres différentes dans la zone rocheuse stérile, située le long de la lisière sud du boisé du parc Innes, dans la partie nord de l'aire de l'étude. Compte tenu du nombre d'espèces de couleuvres, du moment de l'année au cours duquel elles ont été observées et du lieu des observations (non loin du gîte d'hibernation potentiel), le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts a confirmé que la zone rocheuse stérile, de concert avec une zone tampon de 30 mètres, est considérée comme un habitat faunique important pour les reptiles terrestres. L'habitat faunique important est défini dans la Déclaration de principes provinciale (2014) et dans le PO de la Ville d'Ottawa comme des « habitats où les végétaux, les animaux et d'autres organismes vivent et trouvent, en quantité suffisante, la nourriture, l'eau, les abris et l'espace nécessaires à leur survie ». La *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* ne prévoit aucune mesure de protection précise pour les espèces de couleuvres observées dans la zone rocheuse stérile.

## Agrandissement du bassin de rétention des eaux pluviales

Afin de permettre d'aménager de nouveaux projets planifiés à la fois pour l'aire de l'étude et pour les terrains situés à l'ouest immédiat, il faut agrandir le bassin de rétention des eaux pluviales existant dans le coin sud-ouest de l'aire de l'étude.

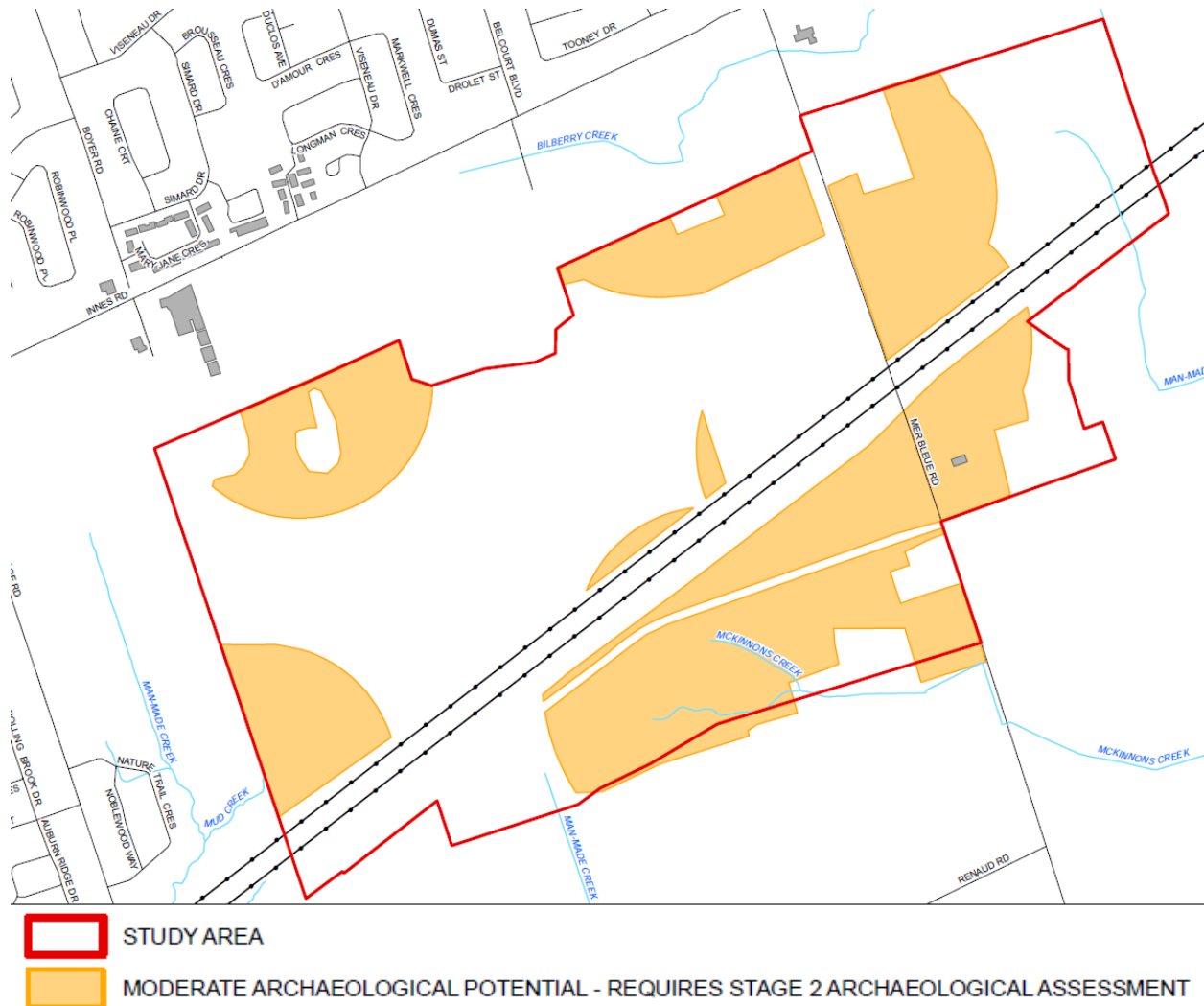
L'agrandissement de ce bassin aura pour effet d'enlever un total de 1,9 hectare de zone boisée, qui n'est pas considérée comme un terrain boisé important. L'agrandissement proposé du bassin permet de mieux renforcer que d'autres modèles de conception la zone tampon le long du courant forestier existant.

La zone boisée existante offre la possibilité d'assurer l'habitat de repos des espèces en péril de chauves-souris; c'est pourquoi on a procédé à des recensements de chauves-souris. On a enregistré très peu de chauves-souris dans les quatre espèces de chauves-souris différentes, dont la grande chauve-souris brune, la chauve-souris rousse de l'est, la chauve-souris cendrée et la chauve-souris argentée. Aucune des espèces de chauves-souris enregistrées n'est une EP, et le faible nombre de chauves-souris présentes dans le secteur n'indique pas que la forêt attenante est un habitat faunique important pour le repos de l'espèce.

## Archéologie

Bien qu'il n'y ait aucun site archéologique enregistré dans l'aire de l'étude, on considère que cette aire offre un potentiel archéologique autochtone modéré d'après le Plan directeur archéologique de la Ville d'Ottawa et selon les Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils (2011) du ministère du Tourisme, de la Culture et du Sports (MTCS). L'aire de l'étude se situe à moins de 300 mètres du ruisseau Bilberry, du ruisseau McKinnon et du ruisseau Creek, qui sont considérés comme un couloir de transport potentiel pour la navigation autochtone et comme une zone de peuplement. Le potentiel du lieu historique est associé à l'existence de huit bâtiments connus du XIX<sup>e</sup> siècle à moins de 30 mètres de l'aire de l'étude. Le potentiel est rehausser par la proximité du chemin de la Mer-Bleue, ainsi que par le couloir de transport historique datant d'avant 1879 et qui se déroule dans le sens nord-sud dans l'aire de l'étude.

Dans certains sites, le potentiel archéologique a été masqué par l'aménagement du couloir de transport de l'électricité, par la décharge à neige, par différentes propriétés commerciales et résidentielles, ainsi que par les travaux d'aménagement en bordure des routes, par le dépouillement des sols et par le remplissage et les zones des précédentes évaluations archéologiques de la phase 2. On a constaté que ces zones ne se prêtent pas à d'autres évaluations archéologiques.



Potentiel archéologique (Golder, 2014)

## Transport

Les données des flux du lieu de travail/lieu de résidence (LT/LR) indiquent qu'Orléans est essentiellement une cité-dortoir, qui regroupe des résidents qui vont travailler à l'extérieur. Plus précisément, les données indiquent que seulement 20,5 % des travailleurs qui habitent à Orléans travaillent dans cette ville alors que la majorité fait la navette pour aller travailler dans la ceinture de verdure (71,1 %); 6,6 % des travailleurs qui habitent à Orléans font la navette pour aller travailler à Gatineau. C'est ce dont témoigne l'analyse de la circulation, qui fait état d'un niveau

de service généralement congestionné dans le sens de la demande de déplacements en période de pointe.

L'aire de l'étude est viabilisée grâce à un réseau établi d'artères, dont le boulevard Brian Coburn, le chemin Innes, le chemin Navan, le boulevard d'Orléans, le chemin de la Mer-Bleue (qui se poursuit au nord du chemin Innes et qui devient le boulevard Jeanne-d'Arc) et le chemin Tenth Line. Le chemin Renaud au sud et le chemin Pagé à l'ouest font partie des toutes collectrices existantes. Il y a un certain nombre d'améliorations que l'on prévoit d'apporter aux infrastructures routières relativement à l'aire de l'étude. La rocade de Blackburn Hamlet, le chemin de la Mer-Bleue et le chemin Navan sont tous appelés à être élargis à différentes étapes, jusqu'en 2030, selon le Plan directeur des transports (PDT) 2013 de la Ville d'Ottawa. Ces améliorations planifiées du réseau routier auront toutes une incidence directe sur l'aire de l'étude.

Du point de vue des transports en commun, l'aire de l'étude est actuellement servie par les circuits d'autobus suivants :

- / le circuit 25, circuit du Transitway qui assure un service fréquent à raison de sept jours sur sept pendant toutes les périodes de l'année sur le chemin Innes jusqu'à la station Blair du train léger sur rail (TLR) à l'ouest et au-delà;
- / les différents circuits Connexion, qui sont exploités pendant les heures de pointe du matin et de la soirée entre Orléans et la station Blair du TLR (225, 228, 231, 232 et 234);
- / les différents circuits locaux (30, 34, 131 et 138) et le circuit 30 qui traverse directement l'aire de l'étude, le long du chemin de la Mer-Bleue (au nord en direction de l'autoroute 174 et à l'est en direction de la station Millennium).

À l'heure actuelle, les piétons et les cyclistes peuvent se déplacer sur le chemin Innes et sur le chemin de la Mer-Bleue grâce à des trottoirs et à des bandes cyclables sur rue des deux côtés de la voie publique, ainsi que sur le boulevard Brian Coburn grâce à un trottoir du côté nord et à un sentier polyvalent (SP) du côté sud.

## Emploi

En raison de la désignation existante des pôles d'emploi urbains dans le PO pour le côté est du chemin de la Mer-Bleue, nous avons examiné les conditions d'emploi existantes à Ottawa, et en particulier à Orléans, en ce qui a trait aux changements et aux tendances observées dans les emplois, dans le déroulement du navettage, dans les taux d'absorption et dans les biens-fonds destinés à l'emploi.

### Aperçu du marché de l'emploi

Entre 2006 et 2012, le nombre d'emplois à Ottawa a augmenté pour passer 520 800 à 565 800 emplois, ce qui donne un taux de croissance estimé à 8,7 % sur cette période de six ans. Par comparaison, la croissance de l'emploi à Orléans a dépassé celle de la moyenne de la Ville, en progressant de 3 040 emplois entre 2006 et 2016, soit un taux de croissance 17,1 %. Le



commerce de détail (18,8 %), les soins de santé et l'assistance sociale (35,9 %) ainsi que les services d'hébergement et de restauration (33,1 %) font partie des secteurs qui ont connu la plus forte croissance de l'emploi. Des baisses ont été comptabilisées dans les secteurs d'activités traditionnels du transport et de l'entreposage (37,9 %) et de l'industrie manufacturière (24,0 %).

### Part de l'emploi

Sans surprise, le secteur de l'Administration publique fédérale intervient pour la plus large part de l'emploi sur le territoire de la ville en 2012 à 21,5 %. Les secteurs des soins de santé et de l'assistance sociale, du commerce de détail et des services professionnels scientifiques et techniques ont été ensuite les plus importants, à 10,4 %, 9,9 % et 9,8 % respectivement. De 2006 à 2012, le secteur de l'industrie manufacturière a comptabilisé une baisse de sa part totale de l'emploi, qui est passée de 6,0 % à 4,5 %.

Si on ne peut pas sous-estimer, pour l'ensemble de la Ville, l'importance du secteur de l'Administration publique fédérale, sa part de l'emploi est quasi inexistante à Orléans. Les emplois fédéraux ne représentent que 50 emplois à Orléans (contre 100 en 2006), ce qui intervient pour à peine 0,2 % dans le total de l'emploi de la région. Le secteur du commerce de détail (6 200 emplois; 29,8 %), le secteur des soins de santé et de l'assistance sociale (2 500 emplois; 12,0 %), le secteur des services d'hébergement et de restauration (2 500 emplois; 12,0 %) et le secteur de l'éducation (2 200 emplois; 10,6 %) sont ceux qui portent le plus l'emploi à Orléans. Les secteurs du transport et de l'entreposage, de la construction et de l'industrie manufacturière ont tous comptabilisé des baisses de leur part dans l'emploi total à Orléans de 2006 à 2010.

### Répartition géographique de l'emploi

À Ottawa, la majorité des emplois est toujours regroupée dans la ceinture de verdure (80,5 %); les centres urbains hors de la ceinture de verdure représentent 15 % de la part de l'emploi et la part de la zone rurale s'inscrit à 4,5 %. Toutefois, dans les deux dernières décennies, la part de l'emploi des centres urbains a plus que doublé, pour passer de 6,8 % de l'emploi total en 1991 à 15 % en 2012. Plus de la moitié de cette croissance s'est déroulée à Kanata, dont la part de l'emploi est passée de 12 200 en 1991 à 43 000 en 2012. Par comparaison, Orléans a rehaussé sa part de l'emploi, passée de 10 100 à 20 800 durant la même période; les gains sont essentiellement liés à la croissance de la population.

Orléans continue d'être à la traîne de Kanata du point de vue de la croissance de l'emploi. Les taux d'activité à Orléans (mesurés en fonction du nombre d'emplois par tranche de 100 habitants) se sont établis à 18,8 % en 2012 ce qui est inférieur à la moyenne de tous les centres urbains (27,2 %) et ce qui est nettement moindre qu'à Kanata (53,5 %) et que pour l'ensemble de la Ville (60,5 %).

### Répartition de l'emploi selon la désignation du Plan officiel

Dans l'ensemble du territoire de la Ville, un peu moins du quart du total de l'emploi (23,2 %) était concentré dans les biens-fonds destinés à l'emploi en 2012. Kanata et Leitrim se sont

adjudgé la plus grande proportion du total de l'emploi dans les biens-fonds destinés à l'emploi, soit respectivement 69,6 % et 57,0 %. Orléans a une part nettement moindre du total de l'emploi dans les biens-fonds destinés à l'emploi, soit 24,9 %.

La majorité des emplois dans les biens-fonds destinés à l'emploi à Orléans est générée dans le parc industriel d'Orléans-Sud (4 120 emplois sur 5 190). Or, le parc industriel est chevauché par la désignation de l'artère principale du chemin Innes, qui apporte 3 280 emplois (surtout dans le commerce de détail et dans les établissements commerciaux de services) par rapport au total de l'emploi. En soldant ces emplois générés les pôles d'emploi, le parc industriel d'Orléans-Sud produit seulement 840 emplois; par conséquent, Orléans ne produit que 9,2 % du total de l'emploi dans les biens-fonds destinés à l'emploi.

Le pôle d'emploi urbain, le centre polyvalent ou centre-ville, le secteur urbain général et les artères principales font partie des principales désignations de l'emploi urbain à Orléans. La proportion de l'emploi à Orléans sur les terrains qui permettrait d'aménager des immeubles de bureaux de moyenne et de grande densité (pôle d'emploi urbain et centre polyvalent) est très faible par rapport aux proportions calculées pour l'ensemble de la ville. La forte part de l'emploi dans les terrains portant la désignation de rue principale s'explique par les emplois substantiels au service de la population à Orléans.

#### Tendances dans l'évolution de la densité de l'emploi

Les densités d'emplois (employés par hectare net) dans les pôles d'emploi d'Ottawa sont très variables parmi les pôles d'emploi et les centres urbains et ruraux d'Ottawa. La densité globale de l'emploi sur tout le territoire de la Ville d'Ottawa se chiffre à 43 employés par hectare net; les densités sont nettement plus élevées dans la ceinture de verdure. La densité moyenne des terrains industriels de la ceinture de verdure s'établit à 72,6 employés par hectare net. Par comparaison, la densité moyenne hors de la ceinture de verdure est de 48,2 employés par hectare net. Le secteur rural a une densité d'emplois moyenne de 8 employés par hectare net.

La densité moyenne de l'emploi hors de la ceinture de verdure, mais non dans le secteur rural, est de 55 employés par hectare net; elle varie entre 0,4 employé par hectare net (parc d'affaires de Kanata-Ouest non aménagé) et 96,9 employés par hectare net (parc d'affaires de Merivale-Sud). En règle générale, les terrains industriels hors de la ceinture de verdure atteignent des densités d'emplois nettement inférieures par comparaison à ceux de la ceinture de verdure. Parmi les centres urbains hors de la ceinture de verdure, les terrains industriels les plus denses se trouvent à Kanata et dans Nepean-Sud. Les zones industrielles d'Orléans ont une densité d'emplois moyenne de 29 employés par hectare net; c'est le parc d'affaires Youville (qui porte la désignation de secteur urbain général dans le PO) qui a la plus forte densité, soit 51 employés par hectare net.

## Appendice C : Mesures d'atténuation et permis pour les espèces en péril

Les recommandations du tableau ci-après font état des mesures d'atténuation suggérées ainsi que des exigences potentielles pour les permis relatifs aux espèces en péril (EP) qui ont été recensées dans l'aire de l'étude.

Tableau 7. Mesures d'atténuation et exigences relatives aux permis pour les espèces en péril

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
Goglu des prés	<p>Espèce menacée relevant de la compétence provinciale et fédérale (CDSEPO, 2017; COSEPAC, 2017)</p> <p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> (2007) et de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> (gouvernement du Canada)</p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.4 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>	Espèces recensées dans la communauté 1 au sud de la communauté 9	<p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE), un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat du goglu des prés.</p> <p>Si l'habitat existe, il faudrait mener des discussions avec le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts afin de décider de la meilleure ligne de conduite à adopter et des exigences à respecter dans le cadre de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>.</p> <p>Il se pourrait qu'on doive se faire délivrer le permis d'EP en s'adressant au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP) s'il y a toujours des goglus des prés dans les prés du secteur.</p>

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
			<p>Indemnisation exigible éventuellement, sur le site ou hors du site, s'il faut enlever l'habitat et mettre au point des mesures détaillées d'atténuation de l'impact.</p> <p>Activités de préparation du site; aucun débroussaillage dans la période de reproduction de pointe des oiseaux (du 15 avril au 15 août) selon Environnement Canada.</p>
<p>Petit blongios</p>	<p>Espèce menacée relevant de la compétence provinciale et fédérale (CDSEPO, 2017; COSEPAC, 2017)</p> <p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>, de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> (gouvernement du Canada)</p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.4 du Plan</p>	<p>Un individu identifié dans la communauté 9</p>	<p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'EIE, un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat du petit blongios.</p> <p>Si l'habitat existe, il faudrait mener des discussions avec le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts afin de décider de la meilleure ligne de conduite à adopter et des exigences à respecter dans le cadre de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>.</p> <p>Il se peut qu'on doive se faire délivrer le permis prévu dans la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> en s'adressant</p>

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
	<p>officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>		<p>au EPNP s'il y a toujours des petits blongios dans le bassin de rétention des eaux pluviales avant les travaux de construction.</p> <p>Indemnisation exigible éventuellement, sur le site ou hors du site, s'il faut enlever l'habitat et mettre au point des mesures détaillées d'atténuation de l'impact.</p> <p>Activités de préparation du site; aucun débroussaillage dans la période de reproduction de pointe des oiseaux (à partir du milieu d'avril jusqu'à la fin d'août) selon Environnement Canada.</p> <p>Si on propose des travaux de dragage ou d'autres travaux dans ce bassin, il faudrait communiquer avec le MDNMRNF et le MEPNP pour savoir s'il faut se faire délivrer des permis en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>.</p>
<p>Hirondelle rustique</p>	<p>Espèce menacée relevant de la compétence provinciale et fédérale (CDSEPO, 2017; COSEPAC, 2017)</p>	<p>Plusieurs individus identifiés en train de butiner dans un dépôt de neige dans la communauté 1, sur les limites nord-ouest de la</p>	<p>Il n'y a pas d'autres mesures à prendre. Seuls les nids sur les ouvrages sont protégés. Actuellement, il n'y a pas d'ouvrage sur lesquels il y a des nids actifs</p>

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
	<p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> et de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> (gouvernement du Canada)</p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.4 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>	propriété de l'étude	<p>d'hirondelles rustiques dans l'aire de l'étude.</p> <p>Il faudrait confirmer la présence ou l'absence de nids d'hirondelles rustiques avant d'enlever les ouvrages sur lesquels pourraient être posés des nids d'hirondelles rustiques.</p>
Pioui de l'Est	<p>Espèce préoccupante relevant de la compétence fédérale et provinciale (COSEPAC, 2017; CDSEPO, 2017)</p> <p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> et du Guide technique sur les habitats fauniques importants (MDNMRNF, 2000)</p> <p>Habitat protégé en vertu des</p>	Individu identifié dans la communauté 8	<p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'EIE, un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat du pioui de l'Est.</p> <p>Protéger toutes les infrastructures naturelles urbaines (boisé du parc Innes, INU).</p> <p>Espèce préoccupante protégée en vertu des politiques sur l'habitat faunique important de la DPP et du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.</p> <p>Forêt à préserver; il est interdit d'abattre les arbres.</p>

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
	sections 2.4.2 et 4.7.8 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa		
Hirondelle de rivage	<p>Espèce menacée relevant de la compétence fédérale et provinciale (COSEPAC, 2017; CDSEPO, 2017)</p> <p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> (gouvernement du Canada)</p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.4 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>	Oiseaux identifiés en train de butiner sur la propriété (dans le coin nord-ouest de la communauté 1 sur un dépôt de neige); on n'a pas relevé d'habitat de nidification.	<p>Il n'y a pas de colonie nicheuse à l'heure actuelle dans cette communauté; par conséquent, il n'est pas nécessaire de prendre de mesures en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>.</p> <p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'EIE, un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat de l'hirondelle de rivage. Puisque ces oiseaux sont opportunistes et qu'ils peuvent utiliser les piles de stockage temporaire comme sites de nidification, il faudrait évaluer, à l'étape de l'EIE, la présence de l'habitat convenable et des colonies.</p> <p>Recommandations de la Ville d'Ottawa : Il faut adopter des mesures d'atténuation spécifiques en ce qui concerne l'entreposage de la terre végétale et du remblai, entre autres, sur les sites afin d'éviter les problèmes potentiels.</p>

Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
Grive des bois	<p>Espèce menacée relevant de la compétence fédérale (COSEPAC, 2017) et espèce préoccupante relevant de la compétence provinciale (CDSEPO, 2017)</p> <p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrants</i> et habitats importants</p> <p>Guide technique sur les habitats fauniques importants (MDNMRNF, 2000)</p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.8 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>	Espèce identifiée dans la communauté 8	<p>Protéger l'ensemble de l'infrastructure naturelle urbaine (INU) (boisé du parc Innes)</p> <p>Espèce préoccupante protégée en vertu des politiques sur l'habitat faunique important dans la DPP et du Plan officiel de la Ville d'Ottawa.</p> <p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'EIE, un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat de la grive des bois.</p> <p>Il n'est pas permis de couper des arbres tant que ce travail n'a pas été effectué.</p>
Sturnelle des prés	Espèce menacée relevant de la compétence fédérale et provinciale (COSEPAC, 2017; CDSEPO, 2017)	Espèce identifiée dans la communauté 14	<p>Avant les travaux d'aménagement à l'étape de l'EIE, un biologiste qualifié devrait réévaluer la propriété pour l'habitat de la sturnelle des prés.</p> <p>Permis obligatoire à délivrer par le MEPNP en</p>



Contraintes (caractéristiques ou espèces)	Politiques-cadres	Importance/ justification	Recommandations
	<p>Espèce protégée en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> et de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p> <p>Habitat protégé en vertu des sections 2.4.2 et 4.7.4 du Plan officiel (2003) de la Ville d'Ottawa</p>		<p>vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> s'il y a toujours des sturnelles des prés dans les prés du site. Il se peut qu'on doive mener des discussions avec le MDNMRNF.</p> <p>Indemnisation éventuellement exigible s'il faut enlever l'habitat.</p> <p>Il ne faut pas débroussailler la zone pendant la période de nichage des oiseaux (du 15 avril au 15 août) selon Environnement Canada.</p>