

L'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages – Évaluation de la capacité des infrastructures

Mandat

Date de la publication : Le 20 octobre 2024

1. Description

L'évaluation de la capacité des infrastructures comporte deux volets.

A. Évaluation de la capacité de viabilisation : Cette évaluation prévoit deux étapes.

1. La première étape permet de savoir si les capacités planifiées, d'après le Plan directeur des infrastructures (PDI) en vigueur au moment de la demande, sont suffisantes pour viabiliser les terrains visés, en plus des aménagements existants et planifiés.
2. Si les capacités ne sont pas suffisantes ou qu'elles n'existent pas, la deuxième étape serait obligatoire et consisterait à recenser les ouvrages hors site et les coûts correspondants pour créer la capacité voulue.

B. Évaluation de la capacité de transport : L'évaluation de la disponibilité du transport et de la capacité de transport consiste à évaluer les infrastructures de transport existantes et planifiées comme les routes et les transports en commun pour savoir si elles permettent d'aménager les ouvrages proposés. Les infrastructures planifiées sont établies d'après le réseau abordable du Plan directeur des transports (PDT) en vigueur au moment du dépôt de la demande. Dans les cas où la capacité existante et planifiée est insuffisante, le promoteur peut conclure un accord avec la Ville pour assurer les infrastructures voulues.

2. Autorisation de la demande

- [Déclaration provinciale sur la planification \(DPP 2024\)](#)
 - Capacité, pour les demandeurs, de s'adresser aux municipalités pour étendre les périmètres de la zone urbaine et des villages.

3. Cas dans lesquels l'évaluation est nécessaire

- Lorsqu'on sort de la mise à jour des projections de croissance lancées par la Ville et lorsqu'on justifie autrement une nouvelle évaluation des terrains.



4. Contenu

Il faut tenir compte de la capacité planifiée résiduelle du PDI 2024 et du PDT 2013 comme l'exige la DPP 2024.

- A. Évaluation de la capacité de viabilisation :** Rapport confirmant que la capacité planifiée du PDI en vigueur au moment du dépôt de la demande est suffisante pour viabiliser les terrains visés, en plus des aménagements existants et des aménagements planifiés et projetés dans la zone urbaine ou le village existant. Pour établir le rapport, il faut consulter le personnel afin d'évaluer la capacité du réseau d'aqueduc et du réseau d'égouts hors site qu'il faudrait prévoir pour viabiliser les terrains visés et la nécessité de créer, dans les ouvrages hors site, la capacité nécessaire, en plus de calculer les coûts correspondants. Dans le cas des villages viabilisés par le secteur privé, il faudra mener des études pour vérifier le rendement de l'aquifère afin de s'assurer qu'il est suffisant et évaluer la qualité actuelle des eaux souterraines, ainsi que la capacité d'atténuation de l'élimination des égouts.
- B. Évaluation de la capacité de transport :** Il suffit de déposer un rapport confirmant la capacité existante ou planifiée du PDT en vigueur au moment du dépôt de la demande pour répondre à la demande en déplacements associée aux terrains visés. Pour établir le rapport, il faudra que le personnel consacre du temps à l'évaluation relativement à la capacité du réseau hors site auquel sont raccordés des terrains visés.

5. Critères d'évaluation de la viabilisation

Propositions pour l'extension du secteur urbain

Pour évaluer la disponibilité de la capacité de viabilisation afin de s'assurer qu'elle est suffisante, la Ville revoit et met à jour les modèles de planification pertinents actuels des réseaux d'aqueduc et d'égouts et ajoute dans ces modèles les éléments représentant la zone d'extension proposée. On réalisera des simulations des scénarios opérationnels d'études afin de savoir si les critères de la conception des systèmes établis dans la version actuelle des Plans directeurs des eaux et des eaux usées et les niveaux de service indiqués dans les lignes de conduite pour la conception de la Ville peuvent être respectés. Ces simulations seront réalisées d'après la mise en œuvre de tous les projets indiqués dans le PDI en vigueur, en supposant que la croissance projetée pour l'horizon actuel du Plan officiel s'est matérialisée. Si ces critères et niveaux de service peuvent être respectés dans ces



conditions, il ne serait pas nécessaire de faire appel à des ouvrages hors site pour aménager la zone d'extension.

Si les critères de la conception des systèmes et les niveaux de service ne peuvent pas être respectés dans les conditions exposées ci-dessus, on définira et mettra à l'épreuve, à l'aide du modèle, les différentes pistes de solutions pour la mise à niveau des systèmes. Ces pistes de solution seront affinées au besoin, on en calculera les coûts (estimation du type D) et on les évaluera. L'évaluation tiendra compte des coûts du cycle de la durée utile, conformément aux politiques du Plan officiel et du PDI. Dans le cadre de ces travaux, il faudra tenir compte des autres propositions sur la zone d'extension potentielle qui pourraient avoir des répercussions sur la portée et la taille du projet. Dans l'évaluation, il faudra aussi tenir compte de la chronologie et du rôle des autres projets spécifiques du PDI que l'on pourrait être appelé à réaliser en prévision des nouveaux projets recensés pour répondre aux besoins de la zone d'extension proposée. On indiquera la piste de solution de prédilection (qui pourrait comprendre plusieurs projets individuels) pour les réseaux d'aqueduc et d'égouts à la fois, en plus de définir les impératifs du financement par subventions ou par emprunts et de la mise en œuvre.

Propositions pour l'extension des villages ruraux

Les villages ruraux peuvent être viabilisés par la municipalité ou par le secteur privé. Dans le cas des services municipaux, l'évaluation se déroule selon le même processus que celui des propositions portant sur l'extension des zones urbaines. Pour les villages viabilisés par le secteur privé, il faut procéder à un examen afin d'évaluer la capacité de l'aquifère et la capacité d'élimination des eaux usées.

Dans le cas des différents services privés ou des réseaux d'aqueduc et d'égouts municipaux décentralisés (soit les puits municipaux et les infrastructures de traitement des égouts municipales locales), la Ville prépare une nouvelle caractérisation des eaux souterraines existantes ou revoit et met à jour la caractérisation existante, ainsi que les études cumulatives de l'impact sur les fosses septiques pour s'assurer que la capacité de l'aquifère est suffisante pour assurer l'extension proposée.

L'extension des villages n'est pas envisagée lorsqu'on a déjà démontré que les concentrations de nitrate risquent de dépasser la limite standard de l'eau potable, en tenant compte des zones dont l'aménagement est déjà approuvé.

Voici l'ordre des préférences de la Ville pour l'extension des villages :



- les villages déjà raccordés aux services municipaux d'aqueduc et d'égouts, dans les cas où ces services sont raccordés aux réseaux centraux d'aqueduc et d'égouts de la Ville;
- les villages entièrement raccordés à différents services privés;
- les villages déjà raccordés à des services d'aqueduc et d'égouts municipaux, dans les cas où le service d'aqueduc est assuré par un système de puits municipaux et lorsque le service sanitaire est assuré grâce à un raccordement avec le réseau central des eaux usées de la Ville;
- les villages déjà raccordés à des services d'aqueduc et d'égouts municipaux, dans les cas où le service d'aqueduc est assuré par un système de puits municipaux ou par un raccordement au réseau central d'aqueduc de la Ville et lorsque le service d'eaux usées est assuré par un réseau d'égout municipal décentralisé;
- les projets proposés pour l'extension des villages en faisant appel exclusivement à des services communaux privés ne sont pas envisagés.

6. Critères d'évaluation du transport

Généralités

L'évaluation de la disponibilité et de la capacité des infrastructures de transport consiste à savoir si les infrastructures existantes et planifiées comme les routes et les transports en commun permettent d'assurer le projet d'aménagement proposé. Pour démontrer que les infrastructures nécessaires sont disponibles ou planifiées, il faut soumettre l'information suivante à la satisfaction de la Ville. Cette dernière fournira les intrants auxiliaires nécessaires, par exemple les prévisions de la population et de l'emploi de 2046, ainsi que les fichiers du modèle TRANS.

1. Mettre au point les scénarios et les projections de la population, des immeubles d'habitation et de l'emploi pour les terrains visés afin d'évaluer la demande en déplacements projetée.
2. Établir les cibles des parts modales pour les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun, le covoiturage et les déplacements en voiture. Ces cibles doivent respecter rigoureusement ou largement les cibles des parts modales du quartier TRANS existant le plus proche dans le périmètre de la zone urbaine.
3. Préparer un document complet sur l'évaluation des répercussions sur les transports (ERT), en insistant davantage sur l'élaboration et l'analyse des réseaux de transport structurants, dont le module 4.8 des Lignes directrices relatives aux ERT de 2017 ou la version ultérieure de ce module.



4. Mener toutes les analyses à long terme, en tenant compte des prévisions de la population et de l'emploi de 2046 pour évaluer les besoins en infrastructures projetées et leur capacité.
5. Établir la demande projetée en déplacements, générée par le projet d'aménagement, ainsi que la demande totale projetée, dont la croissance de l'achalandage contextuel et la demande exprimée par les autres projets d'aménagement planifiés. Il faut préparer ces prévisions en faisant appel à des méthodologies de prévision admise, dont les Lignes directrices relatives aux ERT et la plus récente version du Manuel sur la génération de déplacements publié par le Comité TRANS.

Transports en commun rapides pour la zone urbaine (et non pour les villages)

6. Évaluer la disponibilité des transports en commun rapides pour les propriétés voisines du périmètre de la zone urbaine. Dans les cas où il n'y a pas de transport en commun, il n'est pas nécessaire de faire d'évaluation complémentaire. Cette évaluation n'est pas obligatoire non plus pour les propriétés qui sont voisines des périmètres des villages. Évaluer la disponibilité des transports en commun d'après le tableau suivant :

Disponibilité des infrastructures de transports en commun	Proximité du point médian de la propriété par rapport à la station la plus proche		
	Rayon de ≤ 600 m	Rayon de > 600 m et voisines de la zone urbaine existante	Rayon de > 600 m et non voisines de la zone urbaine existante
Transports en commun de niveau supérieur ou équivalent disponible à l'heure actuelle (dont l'Étape 2)	Disponibles	Accord sur les infrastructures et les services de transport en commun obligatoire selon la politique 7	Non disponibles
Transports en commun de niveau supérieur ou l'équivalent compris dans le PDT 2013, dans le Plan du réseau abordable ou dans sa version ultérieure	Disponibles	Accord sur les infrastructures et les services de transport en commun obligatoire selon la politique 7	Non disponibles
Transports en commun de niveau supérieur ou l'équivalent non disponibles à l'heure actuelle et non	Non disponibles	Non disponibles	Non disponibles

compris dans le PDT 2013, dans le Plan du réseau abordable ou dans sa version ultérieure			
--	--	--	--

Le Plan financier à long terme de la Ville d'Ottawa n'indique pas le financement infrastructurel ou opérationnel à consacrer pour répondre à la nouvelle demande en transport en commun sur le territoire supplémentaire ajouté au secteur de transport en commun urbain. C'est ce qu'indique la politique 7 ci-après.

7. Conclure avec la Ville un accord sur les infrastructures et les services de transport en commun pour l'aménagement des infrastructures et des services de transport en commun par autobus afin d'assurer le niveau prévu de la demande dans les zones d'extension voisines dont le point médian est situé à plus de 600 mètres d'une station de transport en commun de niveau supérieur existante ou planifiée et indiquée dans le réseau abordable du PDT en vigueur. Le service de transport en commun par autobus doit être soit opérationnel au moment de l'approbation de la demande d'aménagement, soit être doté d'un financement suffisant pour en assurer la mise en œuvre. L'accord sur les infrastructures et les services de transport en commun établit les conditions de l'extension du service de transport en commun par autobus et prévoit :
 - a. l'aménagement ou l'extension des infrastructures de transport en commun de niveau supérieur, si cette solution est appropriée d'après l'échelle et le contexte du projet d'aménagement;
 - En établissant le coût des infrastructures de transport en commun, il faut entre autres tenir compte de l'acquisition des propriétés ou de la cession des emprises, de l'ingénierie, des services publics, de la conception, de la construction et des éventualités;
 - La Ville d'Ottawa établira la conception de l'extension des infrastructures;
 - b. la protection d'une emprise qui étend le terminus planifié de la ligne de transport en commun de niveau supérieur voisine dans le Réseau ultime du PDT en vigueur en traversant la zone d'extension;
 - c. que la Ville s'engage à exploiter les services de transport en commun pour la zone d'extension du périmètre dans le cadre du réseau normal d'OC Transpo, en appliquant les tarifs courants d'OC Transpo;
 - d. une définition du niveau de service à assurer dès le « Jour 1 » du projet d'aménagement. Cette définition sera établie d'après les niveaux de service voulus pour respecter rigoureusement ou largement la cible de la part modale des transports en commun;

- e. une définition des déclencheurs pour l'augmentation des niveaux de service dans le cadre des travaux d'aménagement qui se poursuivent;
 - f. l'engagement du promoteur de financer, dès le « Jour 1 », la totalité des frais d'exploitation et des dépenses en immobilisations des services convenus, moins la quote-part des frais d'exploitation financés grâce aux tarifs des passages des clients et la quote-part des dépenses en immobilisations financées à partir d'autres sources;
 - g. les frais d'exploitation, dont les frais de personnel, d'entretien, de carburant, les coûts du service à la clientèle et les autres frais courants;
 - h. les coûts des immobilisations, dont l'achat des nouveaux autobus et des autobus de remplacement, la construction des établissements d'entretien, l'installation des infrastructures auxiliaires des bornes de recharge et les autres frais courants;
 - i. le seuil pour réduire au fil du temps le financement initial de 100 % du proposant pour un état stable projeté à long terme dans lequel les frais d'exploitation et les dépenses en immobilisations du service à partir de la zone d'extension seront couverts par les tarifs des passages des clients, les taxes foncières et les contributions des instances supérieures du gouvernement au même titre que tous les autres services de transport en commun de la Ville;
 - j. le seuil sera calculé d'après le ratio de récupération des coûts indiqué dans l'accord sur les services de transport en commun à partir des sources de revenus notées ci-dessus et mesurées sur une période de 12 mois.
8. Évaluer les répercussions du projet d'aménagement sur la performance du réseau de transport en commun de niveau supérieur. Cette analyse doit faire appel au modèle TRANS pour projeter l'impact des déplacements générés dans les transports en commun par le projet d'aménagement sur le réseau de transport en commun de niveau supérieur existant et sur le réseau planifié d'après le réseau abordable du PDT en vigueur, en tenant compte des prévisions de la population et de l'emploi de 2046. Cette analyse fera état des déficits de capacité des transports en commun en aval qui pourraient être déclenchés ou aggravés par le projet d'aménagement proposé, afin de confirmer la viabilité d'ajouter au périmètre de la zone urbaine les terrains visés.

Routes

En évaluant les infrastructures routières pour savoir si elles sont suffisantes pour étayer le projet d'aménagement proposé, il est important d'expertiser la disponibilité



et la capacité des infrastructures automobiles et du transport actif (TA), à l'échelle de la collectivité et à l'échelle régionale. Cette analyse doit permettre :

9. d'établir un document complet sur l'ERT afin d'évaluer les répercussions du transport communautaire, dont les éléments énumérés ci-après, en priorisant davantage le module 4.8 des Lignes directrices relatives aux ERT de 2017. Il faut évaluer les répercussions, sur la performance du réseau de transport, des déplacements générés par le projet d'aménagement dans un rayon de 5 km (kilomètre);
 - a. Tenir compte de la croissance du contexte, des déplacements générés par le projet d'aménagement et des déplacements générés par d'autres projets d'aménagement connus dans le périmètre de la zone urbaine et dans un rayon de 5 km, en tenant compte des zones vertes non aménagées;
 - b. Évaluer le ratio du volume par rapport à la capacité (V/C) des heures de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi pour les routes et les intersections dans un rayon de 5 km, afin de connaître les déficits de capacité qui sont déclenchés ou aggravés par le nouveau projet d'aménagement;
 - c. Les prévisions doivent être établies sur 10 ans de croissance de l'achalandage du contexte et sur un horizon d'aménagement de 2046;
10. pour les projets d'aménagement générant plus de 100 déplacements par heure dans le sens de l'heure de pointe, d'établir une ligne-écran de 2046. Mener l'analyse en faisant appel au modèle TRANS pour mesurer les répercussions sur le transport régional;
 - a. L'analyse doit être établie sur un horizon de planification de 2046 en faisant appel à la période de pointe de l'avant-midi et au sens de la circulation dans cette période de pointe;
 - b. Les lignes-écrans seront établies dans chaque cas particulier, en consultant le personnel de la Ville et en se servant des lignes-écrans standards lorsqu'elles sont disponibles ou des lignes-écrans sur mesure spécifiques au projet d'aménagement;
11. de conclure avec la Ville un accord pour aménager les infrastructures nécessaires en fonction du niveau prévu de la demande automobile dans les cas où la capacité est insuffisante et lorsque le terrain est voisin des secteurs urbains existants. Les infrastructures doivent être opérationnelles au moment de l'approbation de la demande d'aménagement ou être dotées d'un financement suffisant pour être mises en œuvre. En établissant le coût, il faut entre autres tenir compte de l'acquisition des propriétés ou de la cession des emprises, de

- l'ingénierie, des services publics, de la conception, de la construction et des éventualités;
12. d'évaluer le projet d'aménagement pour savoir s'il donne directement accès à une artère urbaine existante ou à une artère urbaine planifiée indiquée dans le réseau abordable du PDT en vigueur. Les artères urbaines sont essentielles pour la disponibilité, la capacité et la connectivité des infrastructures du TA. Elles sont décisives lorsqu'il s'agit d'assurer la capacité permettant de s'adapter à l'achalandage généré par le projet d'aménagement et pour respecter les exigences relatives à la sécurité et à l'accessibilité des quartiers du quart d'heure;
 - a. Si une artère urbaine planifiée peut donner accès au projet d'aménagement proposé, mais qu'elle n'a pas encore été construite, évaluer les délais de construction de cette artère et s'assurer qu'elle sera disponible lorsqu'on aura terminé les premiers éléments du projet d'aménagement. Il s'agit entre autres de s'assurer que les approbations nécessaires sont délivrées et que le financement est sécurisé pour la mise en œuvre;
 - b. Dans les cas où il n'y a pas d'artère urbaine existante ou planifiée, le promoteur doit conclure un accord avec la Ville pour étendre le réseau de TA et le raccorder au site. Les infrastructures de TA doivent être disponibles au moment de l'approbation de la demande d'aménagement ou être dotées d'un financement suffisant pour être mises en œuvre. En établissant le coût, il faut entre autres tenir compte de l'acquisition des propriétés ou de la cession des emprises, de l'ingénierie, des services publics, de la conception, de la construction et des éventualités.

7. Fonctions et attributions/compétences

Généralités

Il faut normalement prévoir des infrastructures, ainsi que des projets et des services de transport, dont les coûts peuvent ou non correspondre à l'importance de la demande ou des demandes, pour les demandes d'extension des zones urbaines et des villages afin d'ajouter les terrains qui ne sont pas prévus dans le PDI approuvé et dans le PDT en vigueur. La Ville doit alors revoir son approche et ses mécanismes financiers pour s'assurer que cette croissance non planifiée permet de financer les infrastructures et les services assimilés.

Les projets hors sites à réaliser pour viabiliser les différentes demandes d'extension des zones urbaines et des villages ne seront probablement pas rentables s'ils ne



sont pas périmétrés en tenant compte des autres zones d'extension potentielles qui pourraient profiter de ces projets.

Puisque les demandeurs n'ont pas accès à des renseignements ou à des modèles suffisants pour les infrastructures hors site se rapportant aux réseaux d'eau potable et d'égouts sanitaires de la Ville, les demandeurs auront besoin de l'aide du personnel de la Ville pour savoir s'il existe une capacité planifiée suffisante dans le plan directeur correspondant. Puisqu'on n'aurait pas tenu compte, dans le PDI en vigueur, des travaux d'extension proposés suivant l'adoption de la DPP de 2024, on s'attend à ce que la capacité suffisante n'existe généralement pas, et par conséquent, l'évaluation tiendrait compte du recensement et du calcul des coûts des ouvrages hors site nécessaires pour assurer l'extension.

Le demandeur qui souhaite obtenir de l'information sur la viabilisation et une évaluation des infrastructures nécessaires pour sa proposition devrait faire connaître à la Ville ses besoins prévus en viabilisation (conformément aux exigences de la section 8), pour que le personnel puisse savoir si la capacité existante ou planifiée permet de viabiliser les terrains visés. Le personnel devra consacrer du temps à établir cette évaluation par rapport à la capacité du réseau hors site pour permettre d'aménager les terrains visés.

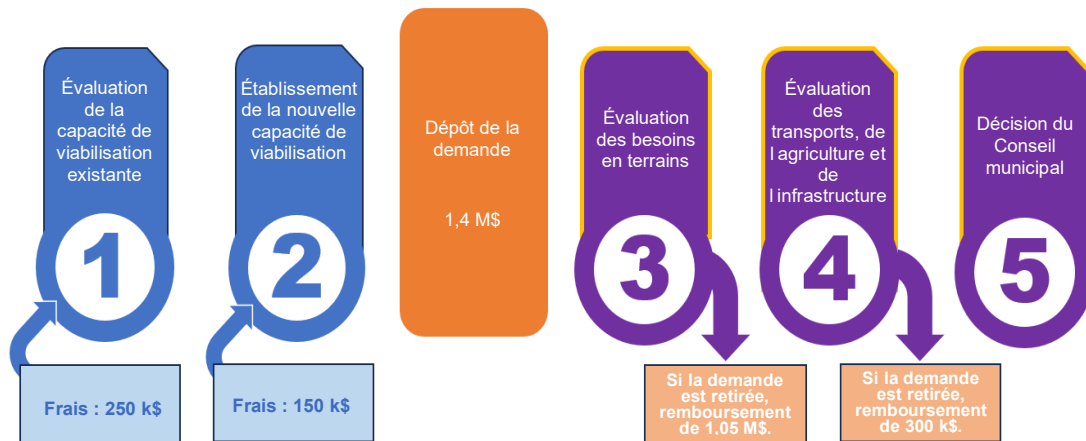
Le personnel peut faire appel à des experts-conseils pour recenser les travaux de modernisation des infrastructures et les coûts estimatifs s'il faut ajouter ces terrains au périmètre de la zone urbaine ou des villages éventuellement.

La « Demande d'évaluation de la capacité de viabilisation » à soumettre à la Ville permet de justifier l'élaboration d'une demande de planification complète pour l'extension urbaine en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Il se peut que certains demandeurs aient déjà réalisé l'analyse de viabilisation en amont après avoir participé, avec la Ville, à de récentes demandes d'aménagement; il se peut qu'on ne soit pas obligé de prévoir ce point de contact avec la Ville.

Processus de traitement des demandes de modification du Plan officiel pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages

Frais progressifs et points de décrochage

Bleu – Avant de soumettre la demande
 Orange – Au moment de soumettre la demande
 Fuchsia – Examen officiel



La figure ci-dessus représente les cinq étapes du processus de l'extension du périmètre de la zone urbaine.

L'évaluation de la capacité des infrastructures est l'un des documents à déposer pour que la demande de modification du Plan officiel pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages soit complète. L'évaluation de la capacité des infrastructures comprend deux parties : **l'évaluation de la capacité de viabilisation** et **l'évaluation de la capacité de transport**. L'évaluation de la capacité des infrastructures est déposée par le demandeur avec l'analyse des besoins en terrains avant l'étape 3 ci-dessus.

Étapes 1 et 2

Le volet de **l'évaluation de la capacité de viabilisation** dans l'évaluation de la capacité des infrastructures est réalisé par la Ville à la demande des promoteurs dans les étapes 1 et 2 du processus. Ce volet permet de savoir si la capacité planifiée résiduelle est suffisante ou si la nouvelle capacité doit être financée par les demandeurs afin de viabiliser les nouveaux terrains à ajouter dans la zone urbaine ou de village aménageable. Si on indique que la capacité est suffisante, le demandeur peut finaliser les autres documents obligatoires et soumettre une demande de planification complète avant l'étape 3.

Étape 3

Après le dépôt d'une demande complète, la Ville revoit l'évaluation des besoins en terrains et adresse au demandeur une recommandation provisoire afin de lui permettre de savoir s'il faut faire l'acquisition d'autres terrains en zone urbaine ou dans les villages pour répondre aux exigences de la DPP relativement à un stock de terrains de 15 ans. Si le demandeur décide de se retirer à cette étape et qu'il n'a pas de droit en cours d'en appeler, la Ville peut consentir un remboursement partiel, conformément au *Règlement sur les droits de demande d'aménagement*. Si le personnel dépose une recommandation provisoire selon laquelle les terrains sont nécessaires pour répondre à l'exigence de la DPP, le demandeur peut décider de passer à l'étape 4.

Étape 4

Au début de l'étape 4, le personnel revoit la partie de l'évaluation de la capacité des infrastructures consacrée à l'**évaluation de la capacité de transport**. Cette évaluation permet de savoir si la capacité planifiée résiduelle est suffisante ou s'il faut prévoir une nouvelle capacité à financer par les demandeurs pour permettre d'ajouter des terrains dans la zone de peuplement. Dans les cas où il faut mener à bien de nouveaux projets et que les demandeurs sont d'accord pour les financer ou si on indique que la capacité résiduelle est suffisante, le personnel peut enchaîner avec l'APZP et établir une analyse comparative des parcelles.

Le personnel s'assurerait que la DPP de 2024, le PO et les critères de ce mandat sont respectés, tout en veillant à s'assurer que tous les terrains qui seraient ajoutés sont les meilleurs dans les intérêts à long terme de la Ville. Le personnel adresse au demandeur une recommandation provisoire, en faisant connaître la position du personnel sur les terrains par rapport à d'autres terrains candidats.

Si le demandeur décide de se retirer à la fin de l'étape 4 et qu'il n'y a pas de droit d'appel en cours, la Ville consent un remboursement partiel des frais de la demande de planification.

Séquençage des demandes

Les demandeurs ne sont pas autorisés à soumettre une demande de modification du Plan officiel pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages de concert avec toute autre demande d'aménagement.

Pour être jugées complètes, les demandes distinctes de la demande de modification du Plan officiel pour l'extension des zones urbaines et des villages doivent déjà



prévoir l'intégration des terrains visés dans le périmètre de la zone urbaine. Dans la zone urbaine, une surzone des quartiers projetés s'applique de pair avec les exigences correspondantes pour le processus d'établissement du plan secondaire. Si on ajoute des terrains dans les zones urbaines ou dans les villages dans une modification du Plan officiel pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages, on peut lancer, pour les terrains visés, un processus de planification local distinct conformément à la section 12 du Plan officiel.

8. Documents obligatoires à déposer et financement des nouvelles infrastructures

A. Document obligatoire : Viabilisation

Pour justifier l'évaluation de la viabilisation hors site de la Ville, il faut soumettre les documents suivants à la satisfaction de la Ville :

1. Le fichier du SIG qui comprend la délimitation de la superficie d'aménagement brute et de la superficie aménageable nette approximative.
2. Les dénombrements estimatifs de la population une fois l'aménagement complété, de l'emploi et des habitations selon le type.
3. Pour les projets d'extension faisant intervenir des populations de moins de 3 000 habitants une fois l'aménagement complété, le promoteur doit déposer un tableur avec la demande de calcul des réseaux d'aqueduc et des réseaux sanitaires d'après les lignes directrices sur la conception de la Ville.
4. Pour les zones d'extension faisant intervenir des populations de plus de 3 000 habitants, la Ville fournit au promoteur les paramètres nécessaires pour générer le tableur avec la demande de calcul des réseaux d'aqueduc et des réseaux sanitaires.

Le promoteur peut soumettre à la Ville une demande de renseignements sur ce qui précède, en remplissant le formulaire accessible en cliquant sur ce lien.

Si, à l'étape 1, on constate que la capacité planifiée excédentaire est disponible pour justifier l'extension proposée, la superficie approximative totale hors du périmètre de la zone urbaine qui pourrait être potentiellement viabilisée par la même capacité planifiée excédentaire sera délimitée par la Ville. De même, s'il faut réaliser les travaux de modernisation indiqués dans l'étape 2, il faudrait indiquer la superficie approximative totale qui serait viabilisable d'après ces mêmes travaux de modernisation. La superficie indiquée dans les étapes 1 ou 2 (et précisée à l'étape 7) viendra éclairer l'analyse comparative qui se déroulera à l'étape 4 du processus d'extension du périmètre (APZP).



B. Documents à déposer : Transport

Pour l'évaluation de la capacité de transport, le proposant doit soumettre les documents décrits dans la section 6 afin d'évaluer la disponibilité et la capacité des infrastructures de transport pour étayer le projet d'aménagement proposé selon la superficie de la capacité viabilisable indiquée dans l'évaluation de la capacité de viabilisation. Le personnel reverra et commentera les documents déposés pour aménager les terrains visés.

C. Financement des nouvelles infrastructures

Dans les cas où il faut prévoir une capacité nouvelle et que le demandeur est d'accord pour financer les infrastructures locales afin de respecter les conditions du traitement de la demande, le demandeur conclut un protocole d'entente qui détaille les dépenses en immobilisations des nouvelles infrastructures nécessaires à financer par le groupe du propriétaire foncier (conformément à la politique 11 de la section 11 du nouveau Plan officiel).

Dans le cadre de ce processus, on se pencherait sur la valeur du surdimensionnement des infrastructures pour autoriser les éventuelles demandes potentielles dans le même secteur, ainsi que pour tenir compte du financement par l'État et des options de financement-acquisition correspondantes.

Si la zone d'extension proposée déclenche certains types de travaux majeurs de modernisation de la viabilisation ou du réseau de transport, il se peut que la Ville ne se penche pas sur la demande hors d'un processus complet relevant du Plan officiel.

Les catégories suivantes de travaux de modernisation ne seraient pas justifiables dans le contexte d'une demande individuelle :

- toutes les infrastructures nouvelles ou modernisées qui seraient aménagées à l'intérieur de la Ceinture de verdure de la CCN;
- toutes les infrastructures de stockage de l'eau potable nouvelles ou agrandies;
- la création d'une nouvelle zone de pression pour l'eau potable (ce qui consisterait à aménager des stations de pompage de l'eau nouvelles ou modernisées ou à reconfigurer les zones de pression existantes).

9. Ressources et contexte

- [Règlement municipal sur l'eau \(Règlement n° 2019-74\)](#)



- Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports (ERT)
- Manuel sur la génération de déplacements publié par le Comité TRANS
- Plan directeur des transports (PDT)
- Plan directeur des infrastructures (PDI)