

L'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages – Analyse des parcelles de la zone de peuplement

Mandat

Date de la publication : Le 20 octobre 2024

1. Description

Il faut obligatoirement déposer l'analyse des parcelles de la zone de peuplement (APZP) lorsqu'on envisage d'étendre le périmètre d'une zone urbaine ou d'un village. Cette analyse permet de savoir si les terrains visés respectent les politiques et les objectifs du Plan officiel, ainsi que les critères fixés pour la localisation.

Les zones de peuplement, définies dans la Déclaration provinciale sur la planification (DPP) de 2024, sont répertoriées dans les zones urbaines et les villages du Cadre de gestion de la croissance de notre Plan officiel.

Le personnel évalue, dans le contexte des autres parcelles candidates de l'aire de desserte indiquée dans la constituante de la viabilisation de l'évaluation de la capacité des infrastructures, les terrains proposés pour savoir s'ils constituent ce qu'il y a de mieux à ajouter dans le périmètre de la zone urbaine ou des villages.

Le personnel mène aussi une APZP plus vaste afin d'évaluer les considérations relatives au transport (décrites dans la section 6 ci-après) pour ajouter la parcelle candidate au périmètre de la zone urbaine ou du village, par rapport à d'autres parcelles faisant partie d'autres zones de la Ville et que l'on pourrait ajouter dans le périmètre.

Ce mandat éclaire l'analyse du personnel et est diffusé publiquement.

2. Autorisation de la demande

- [Déclaration provinciale sur la planification \(DPP de 2024\)](#), politique 2.3.2.1

3. Cas dans lesquels l'évaluation est nécessaire

- Pour les demandes de modification du Plan officiel pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages

4. Modalités d'application des critères d'évaluation

Pour les terrains notés pendant le processus de traitement des demandes dans le cadre du nouveau Plan officiel, il suffit de mettre à jour l'analyse de notation déjà établie afin de tenir compte des changements, au lieu de mener une analyse entièrement nouvelle.

La portée de l'APZP est limitée à l'aire de desserte, à l'exception des considérations notées pour le transport et indiquées dans l'analyse de la capacité des infrastructures pour l'extension du périmètre de la zone urbaine et des villages, qui est obligatoire avant de déposer la demande. À l'exception des exclusions mentionnées ci-après, toutes les parcelles de l'aire de desserte sont évaluées et notées afin de connaître les meilleurs terrains à ajouter dans les zones urbaines ou les villages.

L'analyse de la Ville porte sur les exigences spécifiques suivantes de la politique 2.3.2.1 de la DDP 2024 :

- b) si l'infrastructure et les installations de services publics existantes ou prévues ont une capacité suffisante;
- e) si la nouvelle zone de peuplement ou la zone de peuplement étendue se conformait aux formules de séparation par une distance minimale;
- f) si les répercussions sur le système agricole sont évitées ou, si l'évitement n'est pas possible, réduites au minimum et atténuées dans la mesure du possible, tel que déterminé dans le cadre d'une évaluation des répercussions sur l'agriculture ou une évaluation équivalente, selon les directives provinciales;
- g) si la nouvelle zone de peuplement ou la zone de peuplement étendue prévoit une progression graduelle de l'aménagement urbain.

En outre, l'évaluation doit être conforme au Plan officiel de la Ville d'Ottawa, y compris, sans toutefois s'y limiter :

La politique 5) de la sous-section 3.1 :

- c) les composants nécessaires de l'infrastructure municipale qui sont planifiés ou disponibles ont une capacité suffisante, sont financièrement viables sur leur durée utile et permettent de protéger la santé, la sécurité et l'environnement naturel. Pour les besoins de cette politique, la viabilité de la durée utile financière doit tenir compte de l'échelle relative des coûts correspondants à tous les secteurs nouveaux ou supplémentaires à viabiliser, de tous les travaux d'aménagement obligatoires des systèmes

- pour assurer la capacité nécessaire et de la comptabilisation des coûts d'exploitation, d'entretien et de remplacement après les travaux d'aménagement;
- d) les terrains portant la désignation de « zone de ressources agricoles » sont exclus;
 - e) sont exclus de l'étude, les terrains de la surzone des ressources en sable et en gravier et de la surzone des ressources en substrat rocheux, et les terrains à moins de 300 mètres d'une surzone des ressources en sable et en gravier et à moins de 500 mètres d'une surzone des ressources en substrat rocheux;
 - f) les terrains désignés dans le cadre du réseau du patrimoine naturel sont exclus tout en se gardant la possibilité d'apporter de légères mises au point propres aux sites le long des périmètres visés pour tenir compte des résultats des enquêtes plus circonstanciées sur le terrain, dans les cas nécessaires;
 - g) les terrains proches d'une autoroute provinciale de la série 400 et donnant accès à ces autoroutes, dont les échangeurs projetés, sont réservés pour des aménagements industriels et logistiques ainsi que tous les travaux d'aménagement résidentiels non loin de ces terrains tiennent compte des mesures voulues d'atténuation pour la proximité ou des fonctions des vocations industrielles projetées qui sont jugées nécessaires uniquement dans la partie résidentielle des travaux d'aménagement;
 - h) on évite d'aménager les terrains qui comprennent des infrastructures majeures au sens défini dans la Déclaration de politiques provinciale ou à proximité de ces infrastructures. Les distances à respecter à partir des infrastructures majeures doivent tenir compte des incidences défavorables des odeurs nauséabondes, du bruit et des autres contaminants pour les vocations sensibles projetées afin de réduire les risques pour la santé et la sécurité et d'assurer la viabilité à long terme des infrastructures majeures;
 - i) les terrains des nouveaux villages priorisent les localisations qui offrent les meilleures conditions d'accès grâce aux modes de transport durables à destination des infrastructures et des services comme les écoles, les infrastructures des quartiers, les parcs, les différents logements et établissements de travail, de même que dans les cas où il existe déjà des raccordements aux services municipaux d'aqueduc et d'égouts ou dans les cas où on peut les améliorer économiquement;

- j) il est tenu compte de tous les autres effets que produiraient les nouveaux terrains ou les terrains supplémentaires sur la capacité à réaliser les politiques du Plan officiel.

La politique 6) de la sous-section 3.1 :

- g) l'agrandissement des villages n'empiète pas sur les zones tampons des secteurs de banlieue existants.

La politique 1) de la sous-section 3.4 :

1) La croissance des villages se déroulera essentiellement dans les secteurs dans lesquels les services municipaux existent ou sont projetés dans les villages de Richmond, de Manotick, de Greely et de Carp.

Critères du rapport de la Stratégie de croissance (rapports 2020 et 2021)

Les demandes d'extension proposées des zones urbaines seront aussi évaluées d'après les critères mis au point dans la stratégie de croissance dans le cadre du Plan officiel. Ces critères ont été mis au point pour permettre de connaître les terrains qu'il convient le mieux d'ajouter à la zone urbaine conformément aux politiques et aux objectifs du Plan officiel en ce qui a trait aux dérèglements climatiques, à la gestion de la croissance, au transport et à l'efficacité de l'utilisation des infrastructures.

Hormis l'exclusion indiquée dans les politiques 5) et 6) de la sous-section 3.1 du PO, les terrains qui réunissent les caractéristiques suivantes ne sont pas considérés ni évalués, et dans les cas où ces fonctions ont une incidence sur une partie de la parcelle évaluée, cette partie n'est pas considérée comme une zone aménageable :

- les milieux humides réglementés, dont les milieux humides d'importance provinciale;
- les vallées ou escarpements susceptibles de subir un éboulement ou un affaissement;
- les terrains de la zone inondable (zones inondables à fréquence d'une fois tous les 100 ans);
- les terrains indiqués ou touchés par les opérations existantes ou antérieures des décharges;
- les terrains situés à moins d'un kilomètre d'un village existant, sauf dans les cas suivants :

- le Village de Notre-Dame-des-Champs, qui est déjà quasiment entièrement entouré par la zone urbaine et par les terrains proposés pour l'aménagement urbain à l'est du périmètre du village de Manotick, sur la rive ouest de la rivière Rideau.

Lorsqu'une parcelle est divisée par un obstacle comme un cours d'eau majeur, un ravin majeur ou une autre barrière qui sépare effectivement le terrain et qui limite l'accès au chantier d'aménagement, cette parcelle peut être divisée en deux parcelles ou plus pour les besoins de l'évaluation. Par exemple, une parcelle qui chevauche les aires de captation du bassin hydrographique et dont les approches de viabilisation sont très différentes peut être divisée en différentes parcelles, qui peuvent être ainsi évaluées, au lieu d'éliminer toute la parcelle parce qu'il est difficile de ne viabiliser qu'une partie du terrain.

Si les critères ci-dessus excluent certains terrains de l'étude, d'autres critères influent sur la superficie des terrains brute aménageable sur lesquels on peut construire des immeubles d'habitation. Voici ces critères :

- Limites réglementaires ou opérationnelles pour le bruit et la vibration;
- Incidences proches des aménagements comme les aéroports, les fossés et carrières existants ou proposés, les sites d'enfouissement et les infrastructures militaires;
- Les infrastructures patrimoniales naturelles;
- Les limites de la zone inondable, dont la plaine inondable une fois tous les 350 ans;
- Les terrains dangereux (pentes instables et zones de glissements de terrain rétrogressifs potentiels);
- La distance minimum de séparation à partir des exploitations agricoles applicables.

Dans l'ensemble, l'objectif de l'évaluation des sites de recharge consiste d'abord à optimiser l'utilisation de la capacité des infrastructures existantes et des ressources communautaires afin de permettre à la Ville de s'acquitter de son engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de créer les quartiers du quart et de réduire le plus possible les coûts à long terme pour la Ville.

Les critères énumérés ci-après et dans l'appendice A (Extension de la zone urbaine – Description détaillée des critères et des méthodes de notation) des rapports sur la stratégie de croissance doivent être appliqués pour noter les parcelles de l'aire de desserte indiquées dans le processus d'évaluation de la capacité des infrastructures.

5. Critères d'évaluation de la viabilisation (eau potable, eaux usées [égouts sanitaires] et eaux pluviales)

Nous avons mis au point les critères d'évaluation des infrastructures de viabilisation en nous attendant généralement à ce que, grâce à des investissements suffisants dans l'ingénierie et dans les immobilisations, chacun des sites candidats puisse être aménagé conformément aux lignes de conduite de la Ville sur la conception des ouvrages. Or, selon les caractéristiques des zones candidates et les services de conduites principales existants et qui sont potentiellement disponibles, le niveau des investissements (et du temps) consacrés aux infrastructures de viabilisation peut varier considérablement. En outre, ce ne sont pas tous les secteurs qui pourraient être également résilients aux conditions opérationnelles extrêmes ou donner lieu aux mêmes coûts et aux mêmes risques pour les infrastructures de viabilisation du cycle de la durée utile.

Pour établir le classement relatif des sites candidats privilégiés d'après leur bien-fondé dans la viabilisation, nous avons mis au point des critères d'évaluation qui tiennent compte de différents facteurs, dont la capacité résiduelle des systèmes de conduites principales d'aqueduc et d'égouts disponibles, les besoins en pompage et en stockage, ainsi que les conditions potentielles des exutoires des eaux pluviales. En tenant compte de ces critères, on pourrait éventuellement étendre la zone urbaine en minorant les coûts des infrastructures du cycle de la durée utile et en maximisant la résilience aux conditions extrêmes, dont les conditions projetées et attendues en raison des dérèglements climatiques.

La note des infrastructures proposées pour les sites d'extension candidats sera égale à un maximum de 30 points et sera établie d'après quatre grands critères :

- i) l'eau potable (8 points);
- ii) les eaux usées (8 points);
- iii) les eaux pluviales (8 points);
- iv) le facteur d'intégration (6 points).

Un cinquième critère peut aussi s'appliquer selon les conditions propres au site, ce qui aurait pour effet d'attribuer des pénalités (notes négatives) d'après certaines difficultés potentielles liées aux sols, à la topographie et aux risques potentiels des puits dans les projets voisins de construction d'habitations dans les zones rurales.

Les notes des critères décrites dans le présent document constituent un guide :
L'information propre au site peut obliger à déroger aux descriptions fournies. Les dérogations seront justifiées par un argumentaire pour chacune des zones



candidates, dans les cas nécessaires. La note finale de chaque zone sera étayée par les descriptions détaillées, fondées sur une analyse justificative.

La notation sera itérative, puisque la note d'une zone individuelle pourrait dépendre de la question de savoir si on ajoutera ou non une zone attenante au périmètre de la zone urbaine. Par exemple, les travaux majeurs de modernisation des principaux systèmes de conduites principales d'aqueduc et d'égouts pour les intégrer dans les réseaux centraux ne pourraient être nécessaires que si certaines des zones dans le même lieu géographique, et non toutes les zones, sont ajoutées au périmètre de la zone urbaine.

Dans les cas où différentes parcelles sont bissectées par les clivages du bassin hydrographique et de l'aire de desserte, on peut établir l'évaluation et la notation après avoir fractionné les parcelles en deux parties représentatives (ou plus). On définira les exutoires des eaux pluviales et les eaux usées pour les zones regroupées et on indiquera les points de raccordement au réseau de distribution de l'eau en faisant appel à l'information disponible sur les ouvrages bâtis, à l'information sur les infrastructures à construire et reproduites dans les EDV approuvées, ainsi qu'aux données topographiques détaillées (LiDAR).

5.1. Eau potable (8 points) et eaux usées (8 points)

Les notes prévues pour l'eau potable et pour les eaux usées seront attribuées à différentes parcelles d'après la portée prévue des besoins en viabilisation, déterminés grâce à des stratégies de viabilisation de haut niveau, formulées pour chacune des zones candidates de l'extension de la zone urbaine.

Eau potable

Les rajustements apportés aux notes indiquées ci-après peuvent être justifiés dans certains cas, par exemple :

- La modernisation d'une station de pompage ne consiste qu'à augmenter la capacité de pompage, alors que les travaux de modernisation continuent de s'inscrire dans la capacité nominale actuelle.
- La viabilisation d'une zone candidate particulière pourrait obliger à prévoir une nouvelle station de pompage pour l'eau potable et une nouvelle zone de pression, mais pourrait aussi offrir l'occasion d'améliorer les niveaux de service dans les zones voisines existantes.

Le lecteur trouvera ci-après la description des conditions auxquelles on attribuerait des notes.



Notes	Description
8	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de conduites principales à proximité ont une capacité résiduelle suffisante. • Les conditions locales n'obligent pas à prévoir de nouvelles pompes ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. • Il n'est pas nécessaire d'aménager de croisements majeurs.
6	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de conduites principales à proximité ont une capacité résiduelle suffisante. • Les conditions locales n'obligent pas à prévoir de nouvelles pompes ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. • Il faut prévoir des croisements majeurs ou des robinets réducteurs de pression.
4	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut réaliser des travaux de modernisation localisés dans les systèmes de conduites principales hors site pour s'assurer que leur capacité est suffisante. • Les conditions locales n'obligent pas à prévoir de nouvelles pompes ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques.
2	<ul style="list-style-type: none"> • Les conditions topographiques obligent à moderniser les stations de pompage existantes pour respecter les exigences relatives au niveau de service; <u>OU</u> • Il faut réaliser des travaux de modernisation vastes et majeurs dans les systèmes de conduites principales hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante.
0	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux de modernisation vastes et majeurs des systèmes de conduites principales hors site ou des nouvelles installations de stockage locales nécessaires pour s'assurer que la capacité est suffisante; <u>ET</u> • Les conditions topographiques obligent à prévoir de nouvelles stations de pompage ou à moderniser des stations de pompage existantes pour respecter les exigences relatives au niveau de service.

Réseaux d'égouts

Les rajustements à apporter aux notes indiquées ci-après peuvent être justifiés dans certains cas, par exemple :



- La modernisation d'une station de pompage ne consiste qu'à augmenter la capacité de pompage, alors que les travaux de modernisation continuent de s'inscrire dans la capacité nominale actuelle.
- Il faut prévoir un siphon au croisement du réseau d'égouts.

La note finale de chaque zone sera étayée par les descriptions détaillées, qui seront établies d'après les facteurs ci-dessus.

Notes	Description
8	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de conduites principales à proximité ont une capacité résiduelle suffisante. • Les conditions locales <u>n'obligent pas</u> à prévoir de nouvelles pompes ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. • Il n'est <u>pas</u> nécessaire de prévoir de croisement majeur, ni de creuser le sol profondément.
6	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de conduites principales à proximité ont une capacité résiduelle suffisante. • Les conditions locales <u>n'obligent pas</u> à prévoir de nouvelles pompes ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. • Il est nécessaire de prévoir des croisements majeurs ou de creuser le sol profondément.
4	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut réaliser des travaux de modernisation localisés dans les réseaux d'aqueduc hors site pour s'assurer que leur capacité est suffisante. • Les conditions locales <u>n'obligent pas</u> à aménager de nouvelles stations de pompage ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques.
2	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut réaliser des travaux de modernisation localisés dans les systèmes de conduites principales hors site pour s'assurer que leur capacité est suffisante; <u>et</u> les conditions topographiques obligent à aménager de nouvelles stations de pompage majeures ou à moderniser les installations de pompage existante afin de respecter les exigences relatives au niveau de services; <u>OU</u> • Il faut réaliser des travaux de modernisation vastes et majeurs dans les réseaux d'aqueduc hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante

0	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux de modernisation vastes et majeurs dans les systèmes de conduites principales hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante; ET • Conditions topographiques obligeant à mener des travaux majeurs de modernisation pour installer de nouvelles stations de pompage ou réaménager les stations de pompage existantes afin de respecter les exigences relatives au niveau de service.
---	--

5.2. Réseaux de gestion des eaux pluviales (8 points)

Les notes relatives à ce réseau sont attribuées aux différentes parcelles en fonction :

- des exigences prévues pour le rehaussement du niveau du sol par rapport aux restrictions et aux autres contraintes topographiques dans le drainage;
- de la capacité et de l'état des exutoires des eaux de surface, ainsi que des critères applicables à la gestion des eaux pluviales et de l'adéquation du site pour les aménagements de moindre impact (AMI) d'après l'infiltration.

Caractéristiques et disponibilité des structures de déversement des eaux de surface

Typiquement, la disponibilité des structures de déversement des eaux de surface pour un site en particulier est intimement liée aux inquiétudes potentielles suivantes ou à d'autres mesures d'atténuation dont il faut tenir compte :

- Capacité de la structure de déversement des eaux de surface. Les grandes structures de déversement des eaux de surface ont normalement la surcapacité permettant de traiter les débits augmentés lorsque le nouveau projet d'aménagement représente une moindre proportion des débits existants. Les structures mineures de déversement des eaux de surface seraient normalement soumises à de plus fortes restrictions pour ce qui est des taux de rejet lorsque les nouveaux projets d'aménagement représentent une part plus importante des débits existants.
- Inondation des propriétés en aval. Les structures majeures de déversement des eaux de surface comportent normalement un moindre risque d'inondation lorsque les nouveaux projets d'aménagement représentent une moindre part de la surface de drainage contributive. Les structures mineures de déversement des eaux de surface seraient normalement soumises à des restrictions plus fortes dans les taux de rejet lorsque le nouveau projet d'aménagement représente une part plus importante de l'aire de drainage contributive.
- Risque d'érosion de la structure de déversement des eaux de surface. Les structures majeures de déversement des eaux de surface comportent

normalement un moindre risque d'érosion lorsque le nouveau projet d'aménagement représente une part moins importante des débits existants. Les structures mineures de déversement des eaux de surface comprendraient normalement de plus fortes restrictions dans les taux de rejet, afin de réduire le risque d'érosion, lorsque le nouveau projet d'aménagement représente une part plus importante des débits existants.

L'évaluation de la disponibilité des structures adéquates de déversement des eaux de surface se fondera sur les plans de nivellement et de drainage conceptuels de haut niveau, qui permettront aussi d'étayer l'évaluation des besoins en rehaussement du niveau du sol. L'information existante sur l'état des structures disponibles pour le déversement des eaux de surface entrera aussi en ligne de compte.

L'adéquation des fonctions des AMI d'après l'infiltration entrera aussi en ligne de compte dans ce facteur si on a l'occasion d'éviter les répercussions sur les structures de déversement grâce à la mise en œuvre ou à la régulation du volume des eaux de ruissellement des AMI. La viabilité des AMI sera déterminée à partir d'un examen de la géologie de surface à jour et de la profondeur par rapport à la cartographie du substrat rocheux, de même que selon l'information sur la nappe phréatique dans ces secteurs, en fonction de l'information disponible sur les puits de forage.

Exigences prévues pour le rehaussement du niveau du sol par rapport aux restrictions

Généralement, quand il faut rehausser le niveau du sol pour le porter à un niveau supérieur au rehaussement recommandé, il faut tenir compte d'autres motifs d'inquiétude ou d'autres mesures d'atténuation, à savoir :

- L'utilisation de matériaux de remblayage léger pour assurer la hauteur de remblayage nécessaire, la réduction du poids global du remblai et par conséquent le potentiel de tassement. Le remblayage léger est coûteux et peut représenter des problèmes pour l'entretien à long terme des infrastructures correspondantes.
- La limitation du rehaussement du niveau du sol peut avoir pour effet de submerger les structures de déversement des égouts pluviaux dans les réservoirs de gestion des eaux pluviales, ce qui réduit la capacité des égouts et augmente les besoins relatifs à l'entretien à long terme.
- En raison du rehaussement du niveau du sol exigé par les contraintes des structures de déversement du drainage, il se peut qu'on doive approfondir le cours d'eau ou transformer l'hydraulique pour réduire le rehaussement nécessaire du niveau du sol. L'approfondissement du cours d'eau consiste à

réaliser d'importants travaux de réaménagement, à maîtriser les impacts de ces travaux et à assurer un entretien à long terme pour veiller à ce que la solution soit durable.

On obtiendra les estimations des besoins en rehaussement du niveau du sol en consultant les plans de nivellement et de drainage conceptuels de haut niveau qui seront mis au point pour chacun des sites candidats. Ces plans seront préparés d'après les conditions du périmètre disponibles et les conditions hydrauliques connues des cours d'eau dans le voisinage de chaque site. On établira des hypothèses et des calculs préliminaires pour étayer l'estimation des élévations de surface approximatives du sol nécessaires pour chaque site à drainer en faisant appel à un système traditionnel de prises de puisard et à des systèmes de transport des égouts pluviaux par gravité jusqu'aux structures de déversement.

Les restrictions dans le rehaussement du niveau du sol sont les limitations du volume de remblai que l'on peut déposer sur les sols existants afin de limiter le tassement possible, à court et à long termes, pour respecter des fourchettes acceptables. Les restrictions dans le rehaussement du niveau du sol pour l'ensemble des sites candidats seront estimées d'après un examen de la géologie de surface à jour et de la profondeur par rapport à la cartographie du substrat rocheux, de même qu'en tenant compte des propriétés techniques des sols dans ces zones d'après l'information disponible grâce aux trous de forage.

Notation des critères de gestion des eaux pluviales

La notation des critères de gestion des eaux pluviales sera établie d'après l'analyse exposée ci-dessus et selon la méthodologie d'attribution des points prévue dans le tableau ci-après. La notation de chaque secteur sera étayée par l'argumentaire descriptif.

Critères	Notes	Description
Caractéristiques et disponibilité des structures de déversement des eaux de surface	2	<ul style="list-style-type: none"> Structures majeures de déversement des eaux de surface disponibles : Aucun problème n'est prévu pour la capacité ni pour l'état du cours d'eau récepteur.
	1	<ul style="list-style-type: none"> Structures mineures de déversement des eaux de surface disponibles : On s'attend à certains problèmes de capacité ou de condition du cours d'eau récepteur. Il faut

		prévoir d'autres contrôles pour le volume et le débit.
	0	<ul style="list-style-type: none"> Structures de déversement limitées des eaux de surface disponibles : On prévoit ou on connaît les problèmes de capacité et de condition du cours d'eau récepteur. Il faut prévoir d'autres contrôles pour le volume et le débit, et le site n'est pas adapté à des AMI d'après l'infiltration.
Besoins en rehaussement prévus du niveau du sol par rapport aux restrictions	6	<ul style="list-style-type: none"> Aucune restriction du niveau du sol qui pourrait être attribuable à des problèmes de réseaux d'égouts submergés ou d'approfondissement des cours d'eau.
	3	<ul style="list-style-type: none"> Certaines restrictions du niveau du sol pourraient éventuellement avoir pour effet de submerger les égouts ou d'approfondir les cours d'eau.
	0	<ul style="list-style-type: none"> Il est probable que le rehaussement limité du niveau du sol ait pour effet de submerger les réseaux d'égouts, d'approfondir les cours d'eau ou d'obliger à faire appel à un remblayage de PSE.

5.3. Facteur d'intégration (6 points)

Le facteur d'intégration est destiné à représenter le dénominateur commun inférieur dans la viabilisation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la chronologie de l'aménagement des sites candidats et sur l'ensemble des coûts liés à l'établissement d'une structure suffisante pour le déversement des eaux pluviales ou à la réalisation d'importants travaux de mise à niveau des principaux systèmes de conduites principales. Le facteur d'intégration aura pour effet de rehausser la note des sites candidats grâce aux conditions (hautement ou modérément) favorables de l'eau potable, des eaux usées et des eaux de pluie, ce qui permettra de différencier ces sites de ceux auxquels on pourrait attribuer des notes plus faibles pour un ou deux services en raison de lacunes majeures.

On attribuait des notes comprises entre zéro point et trois points selon le barème suivant pour la description des conditions. (Les notes visées ci-après sont établies d'après un barème de huit points pour l'eau potable, les eaux usées ou les eaux de pluie.) Les notes du facteur d'intégration sont multipliées par deux pour une note maximum de six points.

Notes	Description
6	Les notes pour les critères de l'eau potable, des eaux usées <u>et</u> des eaux de pluie s'établissent à quatre points ou plus.
4	Les notes pour l' <u>un</u> des critères relatifs à l'eau potable, aux eaux usées ou aux eaux de pluie s'établissent à deux points. Les autres notes s'établissent à quatre points ou plus.
2	La note pour <u>deux</u> des critères relatifs à l'eau potable, aux eaux usées ou aux eaux pluviales s'établit à deux points. Les autres notes s'établissent à quatre points ou plus.
0	Les notes pour <u>au moins l'un</u> des critères relatifs à l'eau potable, aux eaux usées ou aux eaux de pluie sont de zéro.

5.4. Facteurs de pénalité pour la viabilité

On propose d'adopter des facteurs de pénalité pour tenir compte des problèmes d'aménagement et de viabilisation des sites dont on ne tiendrait normalement pas compte dans les critères relatifs à l'eau potable, aux eaux usées ou aux eaux pluviales. On propose d'adopter des facteurs de pénalité pour tenir compte des sites qui réunissent les caractéristiques suivantes :

- a) Argiles grises compressibles : Ce type de sol augmente les risques et les coûts associés à la construction et à l'entretien à long terme, ainsi qu'au renouvellement des infrastructures.
- b) Stockage dépressionnel : Il s'agit entre autres des terrains cuvettes et des milieux humides qui assurent une fonction importante de stockage hydrologique pour réguler le débit dans les cours d'eau en aval. La disparition de cette fonction de stockage pourrait avoir pour effet d'accroître le risque d'érosion dans les structures de déversement des eaux pluviales.
- c) Substrat rocheux peu profond : Le substrat peu profond augmente les risques et les coûts liés à la construction des infrastructures.
- d) Puits d'eau potable voisins, aménagements viabilisés par le secteur privé ou puits municipaux : L'urbanisation peut avoir des répercussions sur les puits d'eau potable proches associés à des projets d'aménagement viabilisés par le secteur privé ou à des puits municipaux qui servent des villages ruraux à proximité. Ces répercussions pourraient être associées à la construction ou à des changements dans les modèles de débit des eaux de surface et des eaux souterraines.

Les pénalités sont attribuées comme suit pour chaque secteur :



Pénalités	Description
-2	Vaste présence d'argiles grises compressibles dans le secteur
-2	Zones dépressionnelles / zones de milieux humides représentant plus de 10 % de l'aire candidate
-1	Vaste présence de substrat rocheux peu profond dans le secteur
-2	Puits voisins suffisamment proches pour être éventuellement affectés par les travaux de construction ou les changements de drainage

Propositions pour l'extension des villages ruraux

Du point de vue de la viabilisation, la Ville classera les différents sites selon 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.

On n'envisagera pas d'agrandir les villages dans les cas où on a déjà constaté que les concentrations de nitrate risquent de dépasser la limite standard pour l'eau potable, en tenant compte des secteurs dont on a déjà approuvé l'aménagement.

6. Critères d'évaluation du transport

Les critères d'évaluation du transport se fondent sur la disponibilité et la proximité des transports en commun de l'ordre supérieur, de la proximité des pôles d'emploi, de la proximité des commerces de détail*, de la proximité des grands établissements récréatifs de la Ville*, de la distance par rapport aux services d'urgence et de la prise en compte des travaux nécessaires de modernisation des

routes rurales. Ces critères permettent de réaliser les objectifs du Plan officiel qui consistent à prioriser l'aménagement et la densification des zones proches des stations de transports en commun afin de pouvoir utiliser avec efficacité les infrastructures existantes de la Ville, de favoriser les déplacements en faisant appel à des modes durables et de réduire le nombre de kilomètres-véhicules parcourus (KVP), ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le personnel mènera une cotation de l'analyse locale, puis une cotation de l'analyse de l'ensemble du territoire de la Ville. Les parcelles qui jouxtent le périmètre de la zone urbaine existante feront l'objet d'une comparaison avec ces autres parcelles, d'après tous les critères retenus. On comparera les parcelles qui jouxtent le périmètre d'un village existant à d'autres de ces parcelles en faisant appel à tous les critères, sauf la disponibilité et la proximité des transports en commun de l'ordre supérieur.

6.1. Disponibilité des transports en commun de l'ordre supérieur (maximum de 18 points)

Cette évaluation a pour effet d'attribuer une meilleure note aux zones d'expansion qui seront plus certainement servies par les transports en commun de l'ordre supérieur. On attribue la note la plus élevée aux parcelles candidates qui donnent accès aux stations de transports en commun de l'ordre supérieur existantes. Pour les besoins de l'évaluation, on considère que les stations de transports en commun de train léger sur rail de l'Étape 2 sont « existantes », puisque leur mise en œuvre est approuvée et qu'elle se déroule à l'heure actuelle. Sur une note totale possible de 52 points, dans l'ensemble, dans l'évaluation du transport, la plus grande partie de la note, soit un total de 18 points est attribuée à la disponibilité des services de transports en commun de l'ordre supérieur. Cette note témoigne de la grande importance que la Ville donne à la proximité des transports en commun de l'ordre supérieur dans l'évaluation des parcelles des zones d'expansion candidates.

Les transports en commun de l'ordre supérieur s'entendent des niveaux de service (NS) A (emprise séparée / séparation au sol et niveau de service [NS] des transports en commun) et B (voies de transports en commun médianes ou voies de transports en commun en bordure de rue très efficaces avec intersections au niveau du sol). Nous tenons à préciser que le NS des transports en commun C (voie réservée aux autobus en bordure de rue) avec « coefficient de friction » important (soit la voie d'autobus de la rue Albert et de la rue Slater) ne fait pas partie de la catégorie des transports en commun de l'ordre supérieur. La même définition s'applique pour le critère n° 2 (proximité des transports en commun de l'ordre supérieur).

a. Seuil de distance

Le seuil de distance pour une station de transports en commun de l'ordre supérieur dans cette évaluation s'établit à 2,5 km (kilomètre (mesuré selon un rayon de 1,9 km). Cette distance de 2,5 km est établie d'après un trajet local en autobus de cinq minutes (à 30 km/h) et selon un trajet à vélo de 10 minutes (à 15 km/h). Cette distance est également supérieure à la distance d'espacement des stations de transports en commun des zones de banlieue, qui est comprise entre environ 0,5 km et 1,5 km. En outre, la superficie foncière ainsi calculée et captée selon la distance de ce rayon serait de l'ordre de 1 100 ha. (Par comparaison, la superficie du Plan de conception communautaire de Riverside-Sud est de 1 480 ha.)

b. Critères et notation

La note maximum de 18 points pour cette évaluation est réduite incrémentiellement de quatre points entre la plupart des critères lorsque le niveau de certitude pour l'aménagement des transports en commun diminue. La note la plus élevée est attribuée aux transports en commun existants ou projetés (Étape 2 du TLR). Les trois autres seuils utilisés dans cette évaluation sont établis d'après la réduction des niveaux de certitude des prochains aménagements des transports en commun (soit la cartographie approuvée dans le Plan officiel, dans le Plan directeur ou les cartes représentées dans une évaluation environnementale ou dans un document approuvé par le Conseil municipal, par exemple un plan de conception communautaire ou un plan d'avant-projet).

On réduit la note de huit points entre la troisième et la quatrième catégories, puisqu'aucune étude de transport spécifique n'a été réalisée pour les couloirs des « transports en commun projetés conceptuels » et qu'il y a un niveau élevé d'incertitude quant à la localisation et à l'aménagement de ces couloirs. On attribue la note de zéro quand le point milieu d'une parcelle candidate se situe au-delà de 2,5 km à partir d'une station de transports en commun de l'ordre supérieur pour toute classification.

Voici le barème de notation :

18 points : TLR/TCRA disponible à l'heure actuelle (dont l'Étape 2)

14 points : Aménagements représentés dans le Plan du réseau abordable 2031 du PDT



10 points : Aménagements représentés dans le Plan du réseau ultime du PDT actuel ou dans une évaluation environnementale approuvée

2 points : Aménagements représentés comme couloir de transports en commun projeté conceptuel (flèche grise)

0 point : Aucun aménagement planifié pour les transports en commun de l'ordre supérieur

6.2. Proximité des stations de transports en commun de l'ordre supérieur (maximum de 12 points)

Cette évaluation favorise les zones d'expansion qui sont proches d'une station de transports en commun de l'ordre supérieur, afin de tenir compte des moyens d'accès aux transports en commun grâce aux modes durables et parce que l'achalandage des transports en commun augmente avec la proximité des stations. Cette évaluation tient compte à la fois des stations de transports en commun existantes et planifiées, puisqu'on a déjà réduit la note attribuée dans la disponibilité pour l'évaluation des transports en commun de l'ordre supérieur afin de tenir compte de l'existence ou de la probabilité de l'existence des transports en commun. Sur une note possible de 52 points dans l'ensemble pour les critères d'évaluation du transport, on attribue un total de 12 points à la proximité des stations de transports en commun de l'ordre supérieur.

a. Seuil de la distance

Le seuil maximum de la distance pour l'évaluation de la proximité des stations de transports en commun de l'ordre supérieur est de 2,5 km (mesuré selon un rayon de 1,9 km), d'après le même argumentaire que celui qui a servi à évaluer la disponibilité des transports en commun de l'ordre supérieur. Les autres seuils de distance et la réduction de la mesure du rayon sont définis dans le tableau 1 ci-dessus.

b. Critères et notation

La notation de chaque catégorie est réduite de quatre points lorsque la distance par rapport à la station de transports en commun de l'ordre supérieur augmente incrémentiellement. Les seuils utilisés dans cette évaluation sont établis d'après les délais de déplacement acceptés selon les modes durables, dont les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun locaux. On attribue la note supérieure aux parcelles candidates qui donnent accès, à distance de marche, à des stations de transports en commun de l'ordre supérieur existantes ou planifiées. On attribue la note de

zéro quand la distance à parcourir jusqu'à la station de transports en commun de l'ordre supérieur est de plus de 2,5 km (rayon de 1,9 km).

Voici le barème de notation :

12 points : de 0 à 0,8 km. La distance supérieure du seuil de 0,8 km est établie d'après des déplacements à pied de 10 minutes et correspond à la distance servant à définir le périmètre des plans d'AATC d'Ottawa. On mesure la distance de 0,8 km d'après un rayon de 0,6 km).

8 points : plus de 0,8 km et maximum de 1,5 km. La distance supérieure du seuil de 1,5 km correspond à la distance-cadre des AATC pour l'aménagement des infrastructures cyclables améliorées menant aux transports en commun. On mesure la distance de 1,5 km selon un rayon de 1,1 km.

4 points : plus de 1,5 km jusqu'à 2,5 km. La distance supérieure du seuil de 2,5 km est établie d'après un trajet en autobus local de cinq minutes et un trajet à vélo de 10 minutes (à 15 km/h). On mesure la distance de 2,5 km selon un rayon de 1,9 km.

0 point : plus de 2,5 km / rayon de 1,9 km.

6.3. Disponibilité de l'emploi (maximum de 8 points)

Ce critère favorise les parcelles qui réunissent un nombre supérieur d'emplois existants et planifiés dans la distance médiane existante de navettage pour se rendre au travail dans le réseau routier des environs par rapport à d'autres parcelles. La Ville fournira les données sur les emplois existants et sur les emplois planifiés.

a. Seuil de la distance

Le seuil de la distance pour la « disponibilité d'emploi » correspond à la distance médiane d'Ottawa dans le navettage pour se rendre au travail pour tous les modes de transport (déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun et en voiture), soit 11,4 km (distance mesurée selon un rayon de 8,6 km), d'après les données de l'Enquête sur les déplacements origine-destination (OD) de 2011 auprès des ménages. Nous nous sommes servis de cette distance pour évaluer les parcelles candidates d'après les emplois dans une distance comprise dans la moitié inférieure de tous les déplacements de navettage pour se rendre au travail sur tout le territoire de la Ville.

b. Critères et notation

La note maximum de huit points pour cette évaluation est réduite de deux points pour chaque catégorie lorsque le nombre d'emplois existants et planifiés dans la distance médiane de navettage diminue. Dans le calcul, on commence par compter tous les emplois existants et planifiés dans le rayon de 11,4 km du point milieu de la parcelle. On attribue un point aux emplois existants et un demi-point aux emplois planifiés. On dresse ensuite la liste des parcelles dans l'ordre croissant des points et on les regroupe dans quatre catégories égales, d'après les valeurs du quartile. On attribue la note la plus élevée aux parcelles candidates dont la note en points se situe dans la première tranche de 25 % de l'ensemble de la fourchette des points. On attribue la note minimum aux parcelles candidates dont les notes en points se situent dans la tranche inférieure de 25 % de l'ensemble de la fourchette des points.

Voici le barème de notation :

- 8 points – la note de la parcelle individuelle est supérieure à 75 % et inférieure à 100 % dans la fourchette des notes globales des parcelles.
- 6 points – la note de la parcelle individuelle est supérieure à 50 % et inférieure à 75 % dans la fourchette des notes globales des parcelles.
- 4 points – la note de la parcelle individuelle est supérieure à 25 % et inférieure à 50 % dans la fourchette des notes globales des parcelles.
- 2 points – la note de la parcelle individuelle est supérieure à 0 % et inférieure à 25 % dans la fourchette des notes globales des parcelles.

6.4. Proximité des commerces de détail (maximum de 5 points)

Ce critère favorise les parcelles qui sont proches des commerces de détail de proximité regroupés autour d'un grand supermarché.

a. Seuil de la distance

Le seuil de la distance pour la « distance menant aux commerces de détail de proximité » correspond à la distance moyenne de déplacement pour tous les modes de transport (déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun et en voiture) sur tout le territoire de la Ville pour avoir accès aux établissements de détail de 3,8 km (distance mesurée selon un rayon de 2,9 km). Cette distance est calculée d'après les données de l'Enquête sur les déplacements origine-destination (OD) de 2011 auprès des ménages.



b. Critères et notation

La note maximum de cinq points dans cette évaluation est réduite de deux points pour chacune des trois catégories de seuils lorsque la distance à parcourir pour se rendre aux grands établissements de détail augmente. Dans le calcul, on mesure la distance à partir d'un point milieu de la parcelle jusqu'à l'établissement de détail majeur le plus proche.

Voici le barème de notation :

5 points : de 0 à 0,8 km – on mesure la distance de 0,8 km selon un rayon de 0,6 km.

3 points : plus de 0,8 km jusqu'à 1,5 km – on mesure la distance de 1,5 km selon un rayon de 1,1 km.

1 point : plus de 1,5 km jusqu'à 3,8 km – on mesure la distance de 3,8 km selon un rayon de 2,9 km.

0 point : plus de 3,8 km.

6.5. Distance par rapport aux grands établissements récréatifs de la Ville (maximum de 5 points)

La proximité et la disponibilité des établissements récréatifs sont une autre considération importante dans l'évaluation de l'habitabilité des nouvelles zones résidentielles. La disponibilité de ces installations accessibles à pied, à vélo ou dans de courts trajets en autobus ou en voiture est importante pour l'habitabilité de la collectivité et peut limiter les kilomètres-véhicules parcourus (KVP).

Pour cette évaluation, on considère qu'un établissement récréatif majeur est constitué d'une piscine et de deux autres types d'installations récréatives à l'intérieur et en plein air ou plus sur le même site, par exemple un aréna, un centre communautaire, une bibliothèque ou un terrain majeur de sport, entre autres.

Exemples d'établissements récréatifs majeurs existants	
Sportsplex de Nepean	1701, avenue Woodroffe
Complexe récréatif Richcraft – Kanata	4101, promenade Innovation
Complexe récréatif CARDELREC – Goulbourn	1500, chemin Shea
Complexe récréatif Minto – Barrhaven	3559, chemin Greenbank
Complexe récréatif Bob-MacQuarrie – Orléans	1490, promenade Youville
Centre sportif Walter-Baker	100, promenade Malvern



Complexe récréatif Ray-Friel et parc attenant	1585, chemin Tenth Line
Complexe récréatif Pinecrest et parc attenant	2250, avenue Torquay
Complexe St-Laurent / Centre communautaire Don-Gamble	525, rue Côté
Complexe récréatif de Canterbury	2185, rue Arch
Centre communautaire de Greenboro	363, promenade Lorry-Greenberg
Parc Brewer	100, voie Brewer
Lansdowne Park	945, rue Bank
Établissements récréatifs majeurs proposés	
Complexe récréatif de Riverside-Sud	(prévu pour 2029)

a. Seuil de la distance

Le seuil de la distance supérieur de 6,0 km (mesuré selon un rayon de 4,5 km) se mesure d'après la distance en ligne droite entre le point milieu de la parcelle et l'établissement récréatif existant ou planifié le plus proche. Les distances ont été corrigées à la baisse de 25 % pour tenir compte des distances réelles à parcourir dans le réseau de transport. Nous avons adopté cette approche pour tenir compte du fait qu'à l'heure actuelle, on ne connaît pas les réseaux de routes et de sentiers dans les zones d'expansion, de sorte qu'il est impossible de calculer équitablement parmi toutes les parcelles, les « distances à parcourir sur les routes ».

b. Critères et notation

La note de chaque seuil de distance est réduite d'un point lorsque la distance à parcourir pour se rendre dans un établissement récréatif majeur augmente incrémentiellement. On attribue la note supérieure aux parcelles candidates qui sont les plus proches. On attribue la note de zéro lorsque la distance à parcourir pour se rendre jusqu'à l'établissement récréatif majeur est supérieure à 6,0 km (rayon de 4,5 km).

Voici le barème de notation :

5 points : de 0 à 2,0 km. On mesure la distance de 2,0 km selon un rayon de 1,5 km.

4 points : plus de 2,0 km jusqu'à 3,0 km. On mesure la distance de 3,0 km selon un rayon de 2,3 km.

3 points : plus de 3,0 km jusqu'à 4,0 km. On mesure la distance de 4,0 km selon un rayon de 3,0 km.

2 points : plus de 4,0 km jusqu'à 5,0 km. On mesure la distance de 5,0 km selon un rayon de 3,8 km.

1 point : plus de 5,0 km jusqu'à 6,0 km. On mesure la distance de 6,0 km selon un rayon de 4,5 km.

0 point : plus de 6,0 km (rayon de 4,5 km).

6.6. Distances à parcourir jusqu'aux services d'urgence – incendies (maximum de 4 points)

Ce critère favorise les parcelles qui réunissent un plus grand nombre d'intervenants dans les services d'urgence à moins de cinq minutes de trajet.

a. Seuil du temps

Le seuil du temps pour la « distance à parcourir pour se rendre aux services d'urgence » est calculé à partir de l'information hypothétique de l'aire de service fournie par le Service des incendies d'Ottawa.

b. Critères de notation

La note maximum de quatre points pour cette évaluation est réduite de deux points lorsque le nombre d'intervenants disponibles à moins de cinq minutes et d'au moins deux et qu'un répondant est disponible en moins de cinq minutes. On attribue la note de zéro lorsqu'il y a moins d'un répondant disponible en moins de cinq minutes.

Voici le barème de notation :

4 points : deux répondants ou plus disponibles en moins de cinq minutes

3 points : un répondant disponible en moins de cinq minutes

0 point : moins d'un répondant disponible en moins de cinq minutes

6.7. Potentiel de modernisation des artères

Selon ce critère, la Ville doit investir dans la modernisation du réseau routier pour servir le nouveau territoire de la zone d'expansion. On attribue une note négative aux parcelles pour lesquelles il est plus probable que la route rurale sur laquelle elles donnent et qui mène à la zone urbaine doivent être modernisées selon une norme d'artère urbaine viabilisée afin de permettre d'aménager le projet voulu.

a. Seuil de la distance

Ce critère ne tient compte que des parcelles des points milieux qui sont situées au-delà de la distance maximum des transports en commun de l'ordre supérieur de 2,5 km (mesurée selon un rayon de 1,9 km) et qui ne sont pas implantées sur une artère urbaine viabilisée existante. On entend par « artère urbaine viabilisée » les routes qui comprennent des réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire raccordés.

b. Critères et notation

On évalue le potentiel de modernisation des artères d'après la distance parcourue dans les routes rurales, soit la distance la plus courte comprise entre le point milieu d'une parcelle et un réseau existant d'artères urbaines, ou encore un échangeur autoroutier existant ou proposé de la série 400.

Dans l'évaluation, on commence par enlever, dans l'analyse, toutes les parcelles dont les points milieux se situent dans un rayon de 1,9 km d'une station de transports en commun de l'ordre supérieur, en plus d'enlever les parcelles qui donnent sur une artère viabilisée existante. En effet, ces deux situations correspondent à des sites dans lesquels il est préférable d'étendre le périmètre de la zone urbaine, à proximité des transports en commun de l'ordre supérieur et le nom des routes viabilisées existantes.

Pour chacune des parcelles restantes, on mesure la distance la plus courte sur les routes existantes menant soit à une artère urbaine existante et viabilisée, soit à la bretelle d'accès d'un échangeur autoroutier de la série 400. On dresse ensuite la liste de ces parcelles dans l'ordre croissant des distances et on les regroupe en quatre catégories égales.

On attribue les notes négatives les plus faibles aux parcelles candidates qui se situent dans la tranche la plus proche des 25 % du groupe des distances (perte de deux points). On attribue les notes négatives les plus élevées aux parcelles candidates qui se situent dans le groupe des distances les plus éloignées de 25 % (perte de huit points).

Voici le barème de notation :

Groupe des distances de 0 % à 25 % (distances les plus courtes)	Points potentiels perdus 2
Groupe des distances de >25 % à 50 %	Points potentiels perdus

	4
Groupe des distances de >50 % à 75 %	Points potentiels perdus 6
Groupe des distances de >75 % à 100 % (les plus éloignées)	Points potentiels perdus 8

7. Autres critères d'évaluation

7.1 Facteurs d'intégration dans la collectivité

L'intégration dans la collectivité permet de noter la capacité des parcelles à s'intégrer dans les parcelles contiguës. Généralement, ces facteurs permettent d'évaluer les limitations dans le raccordement aux parcelles contiguës, c'est-à-dire lorsqu'on ne peut pas assurer le raccordement grâce à de nouvelles routes ni intégrer les travaux d'aménagement dans un sens en particulier. La connectivité peut être limitée par des obstacles comme les grands cours d'eau, les aménagements fonciers contigus (par exemple l'aménagement des zones rurales existantes), les lignes de chemin de fer, les autoroutes, les zones de l'environnement naturel ou le domaine agricole. Ces limitations représentent généralement des obstructions permanentes.

Pour entrer en ligne de compte, les parcelles ou les groupes de parcelles doivent pouvoir former une addition logique dans la zone urbaine. Les parcelles qui ne peuvent pas s'intégrer directement à cause d'obstacles comme l'aménagement intervenant, les infrastructures environnementales (milieux humides), le domaine agricole ainsi que les carrières et les gravières seront exclues de l'analyse peu importe la note qui leur sera attribuée selon différents critères. Si elles étaient comprises, ces parcelles auraient pour effet de créer une zone urbaine non contiguë en « saute-mouton », ce qui donnerait lieu à des travaux d'aménagement inefficients.

7.2 Facteurs des aménagements ruraux conflictuels

La proximité des nouveaux aménagements de la zone urbaine et des villages par rapport au domaine agricole et à l'agriculture, des villages et des lotissements ruraux correspond aux principaux secteurs de conflits potentiels. En plus d'exclure les parcelles portant la désignation de « ressources agricoles » et d'appliquer la distance minimale de séparation dans l'évaluation des terrains candidats, on attribuerait dans la notation d'autres pénalités pour tenir compte des impacts

produits sur les opérations agricoles. Il faudrait appliquer ce critère à l'expansion de la zone urbaine et des villages.

Ces pénalités seront calculées d'après l'évaluation des terrains et l'examen des secteurs (ETES) pour le rapport 2016 sur l'agriculture et, en particulier, selon le pourcentage des terrains des parcelles candidates relevant de l'agriculture (AR1), en plus de tenir compte de la proximité des aménagements jugés contradictoires par rapport aux opérations agricoles (par exemple l'aménagement des habitations) (AR2). Les terrains dont la note AR1 dans l'ETES est égale ou supérieure à huit perdent un point et les terrains dont la note AR2 est égale ou supérieure à quatre perdent un point.

La proximité de l'aménagement urbain par rapport aux lotissements de la zone rurale est traitée comme considération de viabilisation dans les facteurs techniques. L'impact sur les villages est traité dans la zone tampon d'un kilomètre.

Le critère de la liaison naturelle tient compte des impacts des zones d'expansion urbaines candidates sur les liaisons naturelles recensées. Les liaisons naturelles correspondent aux raccordements naturels existants ou potentiels entre les zones naturelles cœurs du réseau du patrimoine naturel de la Ville, qu'il faut entretenir ou valoriser pour en assurer la viabilité à long terme. Les critères liaisons naturelles ont un impact sur la note finale d'une parcelle ou d'un groupe de parcelles, sans toutefois éliminer l'étude d'une parcelle.

7.3 Critères d'expansion des villages

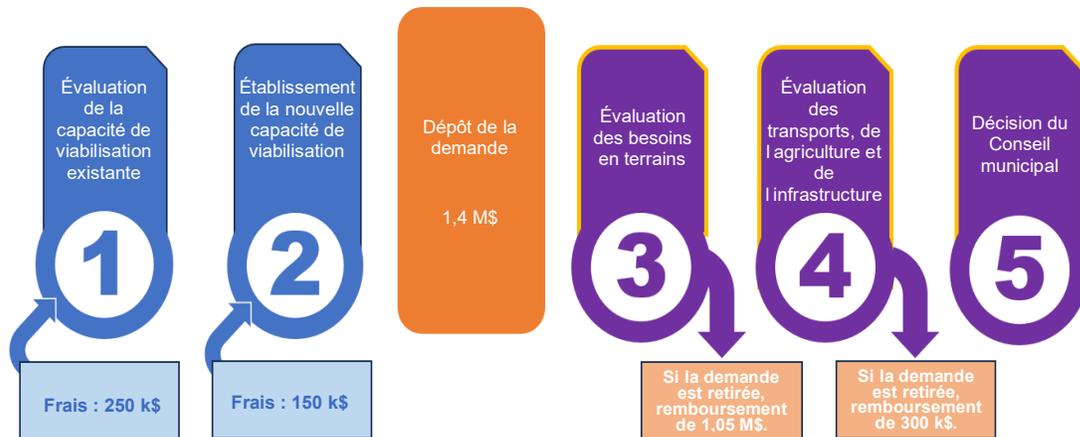
Le cas échéant, on appliquera à l'expansion proposée des villages et à l'évaluation des différents sites les critères d'évaluation énumérés dans les sections 5, 6 et 7 ainsi que dans l'appendice A (Extension de la zone urbaine – Tableau des critères d'évaluation détaillés et de la notation).

8. Fonctions et attributions/compétences

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'APZP 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. Cette analyse est produite par le demandeur et est déposée avec l'évaluation de la capacité des infrastructures et l'évaluation des besoins en terrains avant l'étape 3 ci-dessus. Il s'agit de la dernière considération dans l'étape 4.

Étapes 1 et 2

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 des zones de peuplement 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.

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, dans les cas où il n'y aurait 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 de 2024, le demandeur peut décider de passer à l'étape 4.

Étape 4

Au début de l'étape 4, le personnel expertisera 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 Plan officiel 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 dans les cas où il n'y aurait 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.

9. Documents à déposer

Si le demandeur le préfère, il peut déposer un rapport pour l'évaluation et la notation des parcelles candidates dans l'aire de desserte de la viabilisation indiquée dans l'évaluation de la capacité des infrastructures et indiquer les parcelles qui peuvent le mieux être intégrées dans la zone de peuplement. Si le demandeur décide de déposer son propre rapport, ce rapport ne remplace pas l'analyse du personnel.

10. Définitions et termes clés

DPP 2024

- Zone de peuplement
- Infrastructures
- Formules de séparation par une distance minimale
- Infrastructures de services publics
- Zones agricoles de prédilection

11. Ressources et contexte

[Stratégies de biens-fonds à vocation industrielle et logistique pour le nouveau Plan officiel](#)

[Enquêtes de terrain et Rapports de recherche](#)

- Rapport sur l'arpentage résidentiel rural
- Enquête sur les terrains industriels et les parcs d'affaires vacants
- Enquête sur les terrains résidentiels en zone verte
- Rapports de recherche
 - Rapport annuel sur le développement
 - Sondage sur l'emploi d'Ottawa

[Plan officiel](#)

- Surveillance du Plan officiel



Appendice A – Expansion urbaine – Critères d’évaluation détaillés et notation d’après les rapports sur la stratégie de croissance ([2020 et 2021])

12. Tableau 2 : Critères d’évaluation détaillés et notes			
Critères	Description	Notes	Note max.
Ingénierie (viabilisation)			
1. Eau potable	<p>Les notes de l’eau potable seront attribuées aux différentes parcelles d’après l’ampleur prévue des besoins en viabilisation, déterminées grâce aux stratégies de viabilisation de haut niveau pour chacune des zones d’expansion urbaine candidate</p> <p>Il est parfois justifié de redresser les notes indiquées ci-dessous pour les notes candidates, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La modernisation d’une station de pompage ne consiste qu’à augmenter la capacité de pompage, alors que les travaux de modernisation continuent de s’inscrire dans la 	<ul style="list-style-type: none"> • 8 points : Dans les cas où des systèmes de conduites principales proches ont une capacité résiduelle suffisante. Les conditions locales n’obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. Il n’est pas nécessaire d’aménager d’autoroutes, de voies ferrées, ni de points de franchissement majeurs des plans d’eau. • 6 points : Dans les cas où des systèmes de conduites principales proches 	8 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	<p>capacité nominale actuelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> La viabilisation d'un site candidat pourrait obliger à aménager une nouvelle station de pompage de l'eau potable et une nouvelle zone de pression, mais pourrait aussi offrir l'occasion d'améliorer les niveaux de service dans les zones voisines existantes. <p>Les notes attribuables à chaque site sont comprises entre 0 point et 8 points en tenant compte des facteurs de la colonne suivante.</p>	<p>ont une capacité résiduelle suffisante. Les conditions locales n'obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. Il est nécessaire d'aménager des autoroutes, des voies ferrées ou des points de franchissement majeurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 points : Dans les cas où il faut effectuer des travaux localisés de modernisation des installations de conduites principales hors site pour que la capacité soit suffisante; les conditions locales n'obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage ni à moderniser les installations existantes pour 	

12. **Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes**

Critères	Description	Notes	Note max.
		<p>surmonter les contraintes géographiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 points : Cas dans lesquels les conditions topographiques obligent à moderniser les stations de pompage existantes pour respecter le niveau de service obligatoire OU il faut réaliser des travaux de modernisation vastes et majeurs dans les systèmes de conduites principales hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante. • 0 point : Cas dans lesquels il faut effectuer des travaux de modernisation vastes et majeurs dans les installations de conduites principales hors site ou construire de nouvelles installations de 	

12. **Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes**

Critères	Description	Notes	Note max.
		stockage locales pour s'assurer que la capacité est suffisante; et les conditions topographiques obligent à prévoir de nouvelles stations de pompage ou à moderniser des stations de pompage existantes pour respecter les exigences relatives au niveau de service.	
2. Réseaux d'égouts (sanitaires)	<p>Les notes à attribuer aux réseaux d'égouts le seront aux différentes parcelles d'après la portée prévue des besoins en viabilisation déterminés grâce aux stratégies de viabilisation à niveau élevé formulées pour chacune des zones candidates de l'expansion urbaine.</p> <p>Il est parfois justifié de redresser les notes indiquées ci-dessous pour les notes candidates, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La modernisation d'une station de 	<ul style="list-style-type: none"> • 8 points : Cas dans lesquels les systèmes de conduites principales proches ont une capacité résiduelle suffisante; les conditions locales n'obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques; il n'est pas nécessaire non plus de construire d'autoroutes, de 	8 points

12. **Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes**

Critères	Description	Notes	Note max.
	<p>pompage ne consiste qu'à augmenter la capacité de pompage, alors que les travaux de modernisation continuent de s'inscrire dans la capacité nominale actuelle.</p> <p>Les notes attribuables à chaque site sont comprises entre 0 point et 8 points en tenant compte des facteurs de la colonne suivante.</p>	<p>voies ferrées ou de points de franchissement des plans d'eau majeurs ni de creuser le sol.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 points : Cas dans lesquels les systèmes de conduites principales proches ont une capacité résiduelle suffisante; les conditions locales n'obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage; ou encore, il faut moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques. Il est nécessaire d'aménager des autoroutes, des voies ferrées ou des points de franchissement majeurs des plans d'eau ou de creuser le sol. • 4 points : Cas dans lesquels il faut effectuer des travaux localisés de 	

12. **Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes**

Critères	Description	Notes	Note max.
		<p>modernisation des installations de conduites principales hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante; les conditions locales n'obligent pas à aménager de nouvelles stations de pompage majeures ni à moderniser les installations existantes pour surmonter les contraintes topographiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 points : Cas dans lesquels il faut réaliser des travaux localisés de modernisation des installations de conduites principales hors site pour s'assurer de la capacité suffisante et cas dans lesquels les conditions topographiques obligent à aménager de nouvelles stations de pompage majeures ou à moderniser les stations de 	

12. **Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes**

Critères	Description	Notes	Note max.
		<p>pompage existantes pour assurer les niveaux de service obligatoires; OU il faut réaliser des travaux de modernisation vastes et majeurs dans les installations de conduites principales site pour s'assurer que la capacité est suffisante.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0 point : Cas dans lesquels il faut réaliser de vastes travaux majeurs de modernisation des installations de conduites principales hors site pour s'assurer que la capacité est suffisante; ET conditions démographiques obligeant à aménager de nouvelles stations de pompage ou à apporter des travaux majeurs de modernisation à des stations de pompage existantes pour respecter les 	

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
		niveaux de service obligatoires.	
3. Réseaux de gestion des eaux pluviales	<p>Les notes des réseaux de gestion des eaux pluviales seront attribuées aux différentes parcelles d'après :</p> <ul style="list-style-type: none"> les exigences prévues pour hausser le niveau du sol par rapport aux restrictions; ainsi que les autres contraintes topographiques de drainage; la capacité et l'état des structures de déversement des eaux de surface et les critères conséquents de la gestion des eaux pluviales, en tenant compte de l'adéquation des aménagements de moindre impact (AMI). <p>Pour les zones d'expansion urbaine potentielles, les notes totales pour les réseaux de gestion des eaux pluviales sont comprises entre 0 point et 8 points d'après la prise en compte des facteurs énumérés dans les alinéas a) à e) ci-après. La note maximum possible est de 8 points.</p>		
a) Caractéristiques de la gestion des eaux pluviales et disponibilité des structures de déversement des eaux de surface	<p>Les notes attribuables à chaque site sont comprises entre 0 point et 2 points en tenant compte des facteurs de la colonne suivante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2 points : Structures majeures de déversement des eaux de surface disponibles : Aucun problème n'est prévu du point de vue de la capacité ou de l'état du cours d'eau récepteur. Contrôles standards de la quantité et de la qualité de la 	2 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
		<p>gestion des eaux pluviales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 point : Structures de déversement des eaux de surface mineures disponibles : On s'attend à certains problèmes de capacité ou de condition du cours d'eau récepteur. Il faut prévoir d'autres contrôles pour le volume et le débit. • 0 point : Structures de déversement des eaux de surface limitées disponibles : On prévoit ou on connaît les problèmes de capacité et de condition du cours d'eau récepteur. Il faut prévoir d'autres contrôles pour le volume et le débit, et le site n'est pas adapté à des AMI d'après l'infiltration. 	
<p>b) Gestion des eaux pluviales – on s'attend à devoir rehausser le niveau du sol par rapport aux</p>	<p>Les notes attribuables à chaque site sont comprises entre 0 point et 6 points en tenant compte des</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 6 points : Aucune restriction observable du niveau du sol ni aucune contraintes topographiques 	<p>6 points</p>

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
restrictions et aux autres contraintes démographiques dans le drainage.	facteurs de la colonne suivante.	<p>prévue qui aurait pour effet de submerger les réseaux d'égouts ou de transformer les cours d'eau existants.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 points : Certaines restrictions du niveau du sol ou contrainte topographique qui pourraient avoir potentiellement pour effet de submerger les réseaux d'égouts ou de transformer les cours d'eau. • 0 point : Importantes restrictions du niveau du sol ou contraintes topographiques qui auraient pour effet de submerger les réseaux d'égouts, de transformer les cours d'eau ou de faire appel à un remblayage de PSE. 	
4. Facteur d'intégration de la viabilisation	Ce facteur représente le plus petit dénominateur commun de la viabilisation, qui a le potentiel de modifier	<ul style="list-style-type: none"> • 6 points : Les notes attribuées pour les critères des réseaux d'aqueduc, d'égouts et de gestion des eaux pluviales sont 	6 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	<p>la chronologie des travaux d'aménagement et le coût des travaux majeurs de modernisation des systèmes de conduites principales.</p> <p>Le facteur d'intégration servira à hausser la note des sites candidats dont l'état de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales est (considérablement ou modérément) favorable. On peut ainsi distinguer ces sites de ceux qui pourraient être bien notés pour deux services, mais qui accusent des lacunes majeures pour un troisième service.</p>	<p>égales ou supérieures à 4 points.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 points : La note attribuable pour l'un des critères relatifs aux réseaux d'aqueduc, d'égouts ou de gestion des eaux pluviales est de 1 point ou de 2 points. Les autres notes sont égales ou supérieures à 4 points. • 2 points : La note attribuable pour deux des critères relatifs aux réseaux d'aqueduc, d'égouts ou de gestion des eaux pluviales est d'au moins 2 points. Les autres notes sont égales ou supérieures à 4 points. • 0 point : La note attribuable à un ou à plusieurs des critères relatifs aux réseaux d'aqueduc, d'égouts ou de gestion des eaux pluviales est de 0. 	

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
5. Facteurs de risque de viabilité (facteurs de pénalité de la viabilisation)	<p>On propose d'adopter des facteurs de pénalité pour tenir compte des problèmes d'aménagement et de viabilité potentiels propres au site, dont on ne tiendrait normalement pas compte dans les critères relatifs aux réseaux d'aqueduc, d'égouts ou de gestion des eaux pluviales. On propose d'adopter des facteurs de pénalité pour tenir compte des problèmes potentiels suivants :</p> <p>a) Risque de tassement différentiel en raison des argiles compressibles</p> <p>b) Substrat rocheux peu profond</p> <p>c) Parcelle comprenant d'importantes zones de dépression ou de stockage hydrologique</p> <p>d) Risque pour les puits privés causés par le</p>	<ul style="list-style-type: none"> • - 2 points : Vaste présence d'argiles grises compressibles dans le secteur <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 1 point : Vaste présence de substrat rocheux peu profond (< 5 m) dans le secteur <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 2 points : La parcelle jouxte un lotissement de lots de campagne et vaste présence de substrat rocheux peu profond (< 5 m) dans le secteur. • - 2 points : La zone de stockage de la dépression est supérieure à 10 % de la superficie de la parcelle. 	<p>Perte potentielle de 4 points</p>

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	dynamitage nécessaire à la viabilité		
Note maximum pour l'ingénierie : 30 points			
Transport			
6. Disponibilité des services de transport en commun de l'ordre supérieur	<p>Disponibilité d'une station existante ou planifiée de transport en commun de l'ordre supérieur (NS A et B) à moins de 2,5 km (rayon de 1,9 km).</p> <p>Le seuil de distance de 2,5 km (rayon de 1,9 km) est calculé d'après un trajet local en autobus de 5 minutes (à 30 km/h) et un trajet à vélo de 10 minutes (à 15 km/h).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 18 points : Station de transport en commun disponible maintenant/Étape 2 du TLR • 14 points : Station représentée dans la version actuelle du Plan du réseau abordable 2031 • 10 points : Station représentée dans la version actuelle du Plan du réseau ultime ou de l'EA • 2 points : Station représentée comme couloir conceptuel de transport en commun projeté (flèche grise) dans la version actuelle du Plan du réseau ultime ou de l'EA • 0 point : Aucune station de transport en commun de l'ordre supérieur planifiée 	18 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
7. Proximité de la station de transport en commun de l'ordre supérieur la plus proche	<p>Distance par rapport à la station de transport en commun de l'ordre supérieur la plus proche (existante ou planifiée)</p> <p>Le seuil de distance de 2,5 km (rayon de 1,9 km) est calculé d'après un trajet local en autobus de 5 minutes (à 30 km/h) et un trajet à vélo de 10 minutes (à 15 km/h).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 12 points : De 0 à 0,6 km • 8 points : De > 0,6 km à 1,1 km • 4 points : De > 1,1 km à 1,9 km • 0 point : > 1,9 km 	12 points
8. Proximité des pôles d'emploi	<p>Les zones d'expansion urbaines dont le nombre de pôles d'emploi locaux est supérieur sont préférables. Nous avons utilisé la distance médiane de navettage à Ottawa pour se rendre au travail pour tous les modes de déplacement afin de classer les sites candidats selon le nombre potentiel d'emplois à moins de 11,4 km (rayon de 8,6 km). Les parcelles captant le plus grand nombre d'emplois dans cette distance sont les mieux notées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 8 points : De > 75 % à 100 % • 6 points : De > 50 % à 75 % • 4 points : De > 25 % à 50 % • 2 points : De 0 % à 25 % 	8 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	<p>Remarque : Les notes des emplois existants sont pondérées de 1 point alors que les emplois planifiés sont pondérés de 0,5 point. Le nombre d'emplois dans chaque catégorie est consigné.</p>		
9. Proximité des établissements de détail	<p>Ce critère tient compte de la proximité des établissements de détail regroupés d'un supermarché majeur. On note les sites qui profitent, dès le premier jour, des services commerciaux proposés existants et connus. La proximité des commerces de détail pour tous les modes de transport prévoit une distance médiane urbaine de 3,8 km convertie en distance radiale de 2,9 km.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 5 points : De 0 à 0,6 km • 3 points : De > 0,6 km à 1,1 km • 1 point : De > 1,1 km à 2,9 km • 0 point : > 2,9 km 	5 points
10. Distance par rapport aux grands établissements de la Ville	<p>Distance par rapport à un ou plusieurs des grands établissements récréatifs</p> <p>Remarque : Il s'agit des grands établissements récréatifs qui comprennent une piscine et deux types</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 5 points : De 0 à 1,5 km • 4 points : De > 1,5 km à 2,3 km • 3 points : De > 2,3 km à 3,0 km • 2 points : De > 3,0 km à 3,8 km 	5 points



12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	d'établissements récréatifs en intérieur et en plein air ou plus sur un site, par exemple un aréna, un centre communautaire, une bibliothèque ou un grand terrain de sports.	<ul style="list-style-type: none"> • 1 point : De > 3,8 km à 4,5 km • 0 point : > 4,5 km 	
11. Distance par rapport aux services d'urgence – Incendies	Services d'urgence/Incendies – intervention estimée à moins de 5 minutes, d'après l'information hypothétique sur les aires de services fournie par le Service des incendies.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 points : Deux intervenants ou plus en moins de 5 minutes • 3 points : Un intervenant en moins de 5 minutes • 0 point : Un intervenant en moins de 5 minutes 	4 points
12. Travaux de modernisation potentiels des artères	La notation vise à tenir compte du coût relatif des travaux de construction ou de modernisation éventuels des artères à prévoir dans les projets d'aménagement. On évalue le potentiel d'après la distance parcourue sur les routes qui assure la distance de déplacement la plus courte menant à un réseau d'artères urbaines existant ou à	<ul style="list-style-type: none"> • 0 point : Façade donnant sur une artère urbaine viabilisée existante ou sur un site situé à moins de 1,9 km d'une station de transport en commun planifié de l'ordre supérieur. <p>Premier groupe : De 0 % à 25 % (distance la plus proche)</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 2 points <p>Deuxième groupe : De > 25 % à 50 %</p>	Perte potentielle de 8 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	un échangeur autoroutier existant de la série 400. Chaque parcelle est classée dans l'un des quatre groupes (du plus proche au plus loin) d'après la proximité ou la distance mesurée.	<ul style="list-style-type: none"> - 4 points <p>Troisième groupe : De > 50 % à 75 %</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 points <p>Quatrième groupe : De > 75 % à 100 % (distance la plus éloignée)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8 points 	
Note maximum pour le transport : 52 points			
Intégration dans la collectivité			
13. Connectivité	On suppose que tous les terrains candidats peuvent être aménagés dans un réseau routier urbain, dont les artères et les routes collectrices, les circuits cyclables, les sentiers et les espaces verts existants et nouveaux. Ce facteur tient compte du fait que certaines parcelles peuvent comporter des limitations dans l'aménagement des accès routiers ou dans l'intégration avec les terrains de la zone urbaine dans certains sens, en raison des obstacles ou des obstructions physiques comme le relief du	<ul style="list-style-type: none"> 8 points : Satisfaisant – sans aucune obstruction dans tous les sens 6 points : Moins satisfaisant – obstruction complète ou partielle dans un sens 4 points : Moyen – obstruction complète dans un sens et obstruction complète dans un autre sens 2 points : Médiocre – obstruction complète dans deux sens 0 point : Très médiocre – obstruction 	8 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
	terrain (ravins, cours d'eau majeurs et zones naturelles importantes, entre autres) ou des obstructions aménagées comme les voies ferrées, les autoroutes ou les aménagements existants (par exemple le lotissement des lots de campagne, ainsi que les terrains désignés pour les carrières ou les gravières).	complète dans trois sens	
Note maximum pour l'intégration : 8 points			
Aménagements conflictuels			
Exploitations agricoles actives	Pénalité à ajouter à toutes les parcelles qui ne sont pas désignées comme ressources agricoles d'après la note de l'examen des secteurs (ES), de même que selon l'exploitation confirmée pour l'élevage du bétail (d'après les données du MAAAR).	<ul style="list-style-type: none"> - 1 point : Note AR1 de 8 points ou plus (autrement dit, plus de 50 % de la parcelle fait partie du domaine agricole). - 1 point : Note AR2 de 4 points ou plus (autrement dit, plus de 50 % de la parcelle est située à plus de 500 mètres des aménagements fonciers conflictuels). 	Perte potentielle de 4 points

12. Tableau 2 : Critères d'évaluation détaillés et notes

Critères	Description	Notes	Note max.
14. Liaisons avec le réseau du patrimoine naturel	Présence de fonctions qui font partie des liaisons avec le réseau du patrimoine naturel	<ul style="list-style-type: none"> • 0 point : La liaison avec le réseau du patrimoine naturel n'a pas d'incidence sur la parcelle. • - 2 points : La liaison avec le réseau du patrimoine naturel a une incidence sur moins de 25 % de la parcelle. • - 4 points : La liaison avec le réseau du patrimoine naturel a une incidence sur plus de 25 % de la parcelle. 	Perte potentielle de 4 points
Nombre maximum de points perdus pour les aménagements conflictuels – 8 points			
Note maximum du site			90 points

Le processus initial d'évaluation prévoit la possibilité de deux notes « de passage », selon lesquelles les différentes parcelles sont notées individuellement, puis selon lesquelles on note ensemble un groupe de parcelles en tenant compte des efficiences infrastructurelles.

Première note de passage (parcelles individuelles)

Les parcelles sont notées et classées selon leur note totale d'après les modalités exposées ci-dessus. Dans les cas où des parcelles ont la même « note totale », elles sont d'abord classées en fonction de leur note de transport, et si elles sont toujours sur un pied d'égalité, d'après leur note de viabilité. On priorise ces terrains pour l'expansion. Tous les autres terrains à aménager sont sélectionnés selon une deuxième note de passage en faisant appel à un système de parcelles groupées qui permet le mieux de réunir les mêmes caractéristiques.

Deuxième note de passage (groupes de parcelles)

Si différentes parcelles sont mal notées parce qu'il est difficile ou onéreux financièrement de les viabiliser, on peut réduire ces difficultés si on considère que la parcelle fait partie d'une zone plus vaste. Ce regroupement, exposé dans la section 5, est une considération pour la viabilité et peut permettre de résoudre les difficultés ou d'améliorer la rentabilité. C'est pourquoi la Ville peut évaluer et noter le groupe de parcelles comme s'il s'agissait d'une seule et même parcelle dans les cas où un certain nombre de parcelles d'un groupe sont notées différemment.

Les parcelles ou les zones sélectionnées pour faire partie de la zone urbaine pour les besoins de la construction des habitations sont celles qui sont nécessaires pour constituer une « superficie brute aménageable » très proche du nombre d'hectares bruts nécessaires pour l'expansion urbaine. Dans ces cas, il faut que la viabilisation par les transports en commun de tous les terrains candidats soit réalisable et économique, en tenant compte des autres services municipaux infrastructurels. Dans la deuxième note de passage, il est important de se demander si la croissance même permet de financer ces éléments.

Note minimum (pour les projets d'expansion urbaine seulement)

Les parcelles candidates sont classées dans l'ordre de leurs notes totales, à partir de la note supérieure jusqu'à la note inférieure, et doivent mériter, pour les transports en commun, une note supérieure à zéro (critères 6 et 7), une note

combinée de viabilisation (critères 1 à 5) de 14 ou plus et une note totale d'au moins 30 points.