

# Section 4. Politiques pour l'ensemble de la Ville



Photos : Ville d'Ottawa



## Section 4. Politiques pour l'ensemble de la Ville

Photo : Ville d'Ottawa



### 4.1 La mobilité

L'aménagement du territoire et le transport sont fondamentalement liés. La planification du transport déborde le cadre du déplacement des personnes et des biens et vient aussi guider les objectifs de l'édification de la Ville comme la gestion de la croissance et le développement économique.

La politique du transport du Plan officiel fait aussi état de la volonté du Conseil municipal d'aménager des collectivités plus équitables, sécuritaires et saines et de lutter contre le changement climatique. La Ville s'en remettra essentiellement à des modes de transport économes d'espace et de coûts pour s'adapter à la croissance projetée de la population et pour atteindre les cibles de la densification dans le cadre du Plan officiel. C'est pourquoi la Ville adoptera une approche plus réfléchie dans la répartition de l'espace pour les automobiles et priorisera le rôle des transports en commun et du transport actif. La Ville s'est aussi engagée à respecter une approche systémique sécuritaire, qui réduit la fréquence et la gravité des collisions pour tous les usagers de la route.

Dans le cadre du Plan officiel et du Plan directeur des transports (PDT) ainsi que des plans correspondants, la Ville doit gérer et améliorer le réseau de transport pour étayer des quartiers sains et complets et pour étendre l'envergure de la ville afin de pouvoir offrir un mode de vie qui permet de moins utiliser la voiture et de s'en affranchir.

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Offrir des options de mobilité qui permettent de parcourir la ville sécuritairement et équitablement.
- 2) Promouvoir des quartiers du quart d'heure.
- 3) Étayer la gestion de la croissance et une ville plus verte et plus résiliente.
- 4) Étayer le basculement dans les modes durables de transport.
- 5) Veiller à ce que les nouvelles solutions de mobilité permettent d'assurer la fluidité et la multimodalité des déplacements.
- 6) Guider les déplacements interurbains des personnes et des biens.
- 7) Investir dans les emprises et les protéger.

#### 4.1.1 Offrir des options de mobilité qui permettent de parcourir la ville sécuritairement et équitablement.

- 1) Dans le secteur urbain et dans les villages, il faut, par défaut, donner la priorité aux personnes qui se déplacent à pied et à vélo et qui utilisent les transports en commun pour la sécurité et les déplacements. Le respect des priorités qui se recoupent dans le secteur urbain et dans les villages et l'établissement des priorités dans le secteur rural seront éclairés par les objectifs des niveaux de services multimodaux (NSMM) exposés dans le PDT et dans les Directives sur les NSMM.
- 2) La planification et l'évaluation de tous les investissements consacrés au transport doivent tenir compte des considérations relatives à l'équité de la politique 2) de la sous-section 2.2.4 de ce plan, conformément à l'Optique de l'équité et de l'inclusion de la Ville.
- 3) La hiérarchie des rues de la ville comprend les autoroutes provinciales et municipales, les routes fédérales, les artères, les routes collectrices principales, les routes collectrices, les routes ou rues locales et les ruelles. La Ville désigne, dans cette hiérarchie, les rues ou les tronçons de rues qui sont destinés à servir :
  - a) de rue d'accès, soit une rue publique ou privée qui a des liens étroits avec les aménagements voisins, qui se caractérisent par un haut degré de friction latérale et des vitesses modérées pour automobilistes et qui priorisent des modes de transport durables;
  - b) de rues de capacité et de fluidité, soit une rue ou route publique qui joue un rôle structurel dans l'ensemble de la grille de rues en raison de sa longueur et de sa capacité à relier différents secteurs de la ville, dans les cas où le déplacement des personnes est un élément essentiel de sa fonction.
  - c) La fonction d'accès ou de capacité et de fluidité doit se fonder sur le transect, les désignations et les surzones et tenir compte d'éléments comme les aménagements environnants, la densité, la connectivité, la façade donnant sur la rue, l'ensemble des utilisateurs, les considérations relatives à l'esthétique urbaine, ainsi que la répartition de la superficie dans l'emprise et les fonctions du réseau routier.
  - d) Quand les fonctions de capacité et de fluidité sont définies pour une rue, la priorité consiste à assurer l'aménagement d'un domaine public de grande qualité, qui préserve la sécurité des utilisateurs vulnérables, ainsi que la capacité et la fluidité du transport en commun et des modes durables de transport en priorité sur la circulation générale.
- 4) Les rues et les routes dans les transects et les désignations ci-après doivent généralement fonctionner selon les modalités exposées dans le tableau 4.

**Tableau 4 – Classification et fonction des routes**

Transect	Cœur du centre-ville et secteur urbain intérieur		Secteur urbain extérieur et banlieue		Ceinture de verdure et secteur rural	
	Centre-ville (CV), carrefour, couloirs, surzones et autres	CV, carrefour + couloirs	Surzones	Tous les autres secteurs	Villages	Tous les autres secteurs
Autoroutes provinciales et municipales	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité
Routes fédérales	Accès/fluidité Accès/fluidité Accès/fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité	Fluidité
Artère		Accès/fluidité	Accès/fluidité	Fluidité	Accès/fluidité	Fluidité
Route collectrice principale		Accès/fluidité	Accès/fluidité	Accès	Accès/fluidité	Fluidité
Route collectrice	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Fluidité
Rue locale	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès
Ruelle	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès	Accès

5) L'aménagement des nouveaux lotissements doit permettre d'assurer la liaison avec les réseaux existants de sentiers piétonnables, de pistes cyclables, de circuits de transport en commun et de rues et permettre éventuellement d'agrandir ces réseaux jusqu'aux périmètres des propriétés voisines, y compris les terrains qui sortent du périmètre urbain ou du périmètre du village existant.

6) La Ville peut faire l'acquisition de propriétés non loin des quartiers existants ou des stations de transport en commun planifiées ou d'autres lieux dans lesquels il peut exister des obstacles qui sont recensés dans le PDT et dans les plans correspondants ou dans les études de planification approuvées, afin d'assurer un accès plus direct aux modes de transport actif.

7) La Ville doit continuellement prélever et percevoir des redevances d'aménagement pour financer le volet lié à la croissance des liaisons du transport actif et des transports en commun, dont les ponts enjambant les principaux cours d'eau.

8) La Ville doit tâcher de créer des réseaux de rues complètes quand les occasions se présentent dans le cadre de la construction ou de la réfection des infrastructures de transport comme les routes, les ponts et les stations de transport en commun dans le cadre d'autres projets d'infrastructure ou de l'approbation des travaux d'aménagement.

#### 4.1.2 Promouvoir des quartiers du quart d'heure sains



- 1) En règle générale, ce plan établit l'équivalent du temps de déplacement à pied :
  - a) de 5 minutes à un rayon de 300 mètres, ou à un rayon de 400 mètres dans le réseau piétonnier;
  - b) de 10 minutes à un rayon de 600 mètres, ou à un rayon de 800 mètres dans le réseau piétonnier;
  - c) de 15 minutes à un rayon de 900 mètres, ou à un rayon de 1 200 mètres dans le réseau piétonnier.

- 2) Il faut assurer la sécurité et la praticité des voies et des infrastructures piétonnables dans les carrefours et les couloirs et dans les rayons suivants par rapport aux transports en commun :
  - a) rayon de 600 mètres ou distance à pied de 800 mètres, selon la valeur la plus élevée, par rapport aux stations de transport en commun rapide existantes ou planifiées;
  - b) rayon de 300 mètres ou distance à pied de 400 mètres, selon la valeur la plus élevée des deux, par rapport aux arrêts de transport en commun sur rue fréquemment servis et aux arrêts de transport en commun sur rue existants ou planifiés dans un réseau prioritaire de transport en commun.
  
- 3) L'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables doit s'inspirer du PDT et des plans correspondants, des Directives sur les NSMM, de l'approche des systèmes sécuritaires et de tous les éléments suivants :
  - a) toutes les rues nouvelles et reconstruites dans le secteur urbain et dans les villages doivent comprendre des infrastructures piétonnières et cyclables adaptées à leur contexte, selon les modalités précisées dans le PDT et dans les plans correspondants;
  - b) les réseaux piétonniers et cyclables et passages sécuritaires, directs et pratiques, dont les tracés souhaités dans les cas nécessaires et appropriés;
  - c) les réseaux piétonniers et cyclables et les accès publics raccourcis traversant les propriétés privées peuvent se révéler nécessaires au moment de l'approbation du projet d'aménagement, dans les cas voulus ou recensés dans le Plan officiel, ainsi que dans le PDT et dans les plans correspondants;
  - d) les rues locales résidentielles nouvelles et reconstruites doivent être conçues pour des vitesses opérationnelles ralenties;
  - e) les normes de l'entretien hivernal doivent respecter la priorité des réseaux de transport actif et la réalisation des cibles de la part modale du transport actif selon les modalités exprimées dans le PDT et dans les plans correspondants et prioriseront les secteurs indiqués dans une surzone des quartiers évolutifs.
  
- 4) L'aménagement des terrains jouxtant les infrastructures cyclables existantes ou planifiées et indiquées dans le PDT et dans les plans correspondants sera conçu pour réduire le plus possible l'accès automobile dans l'ensemble des infrastructures cyclables afin de réduire les points de conflit potentiels, par exemple en permettant aux automobiles d'avoir accès aux zones de stationnement et de services à partir des rues latérales ou des ruelles arrière.
  
- 5) Dans les cas où les circuits ou les infrastructures piétonnables et cyclables publics recoupent des routes, il faudra prévoir des dispositifs de régulation de la circulation pour tenir compte des déplacements des piétons et des cyclistes.
  
- 6) Les nouveaux aménagements assurent les liaisons directes avec le réseau existant ou planifié de trottoirs publics, de sentiers et d'infrastructures cyclables.
  
- 7) Prévoir des circuits et des infrastructures cyclables sécuritaires et pratiques, au sens défini dans le PDT et les plans correspondants, dans les carrefours et les couloirs, ainsi que dans le rayon de 1,9 kilomètre ou sur une distance à vélo de 2,5 kilomètres, selon la plus élevée des deux, jusqu'aux stations de transport en commun rapide, jusqu'aux arrêts de transport en commun sur rue

fréquemment servis et jusqu'aux arrêts de transport en commun sur rue existants ou planifiés dans le réseau prioritaire de transport en commun.

8) Outre la politique 6) de la sous-section 4.1.2, il faudra aménager ou moderniser les infrastructures piétonnables et cyclables et les dispositifs de modération de la circulation dans le cadre des travaux d'aménagement dans les cas indiqués dans le PDT et dans les plans correspondants, dans le Plan d'action pour la sécurité routière ou dans les autres documents municipaux approuvés.

9) Les promoteurs des projets d'aménagement doivent prévoir un nombre suffisant d'infrastructures de stationnement des vélos conformément aux modalités suivantes :

- a) les infrastructures de stationnement de longue durée des vélos doivent être sécuritaires, abritées et utilisables par tous les types de cyclistes. Dans les cas où elles sont aménagées à l'intérieur des immeubles, ces infrastructures doivent prévoir des moyens sécuritaires directs et pratiques pour donner accès à l'extérieur;
- b) les infrastructures de stationnement de courte durée des vélos doivent être parfaitement visibles, bien éclairées, proches des entrées des immeubles et abritées, le cas échéant.

10) Le PDT et les plans correspondants font état des politiques à respecter pour protéger les couloirs sur route et hors route pour l'aménagement des infrastructures cyclables, dont l'espace permettant d'assurer une séparation suffisante par rapport aux véhicules automobiles et un espace suffisant pour permettre de séparer les déplacements dans les intersections dotées de feux de circulation afin de créer des infrastructures sécuritaires et pratiques.

11) La Ville doit exiger la construction d'installations piétonnes et cyclables dans le cadre des nouveaux aménagements, des réfections de la chaussée et dans le cadre des projets de renouvellement des infrastructures de transport, comme le précise le tableau suivant :

Type de voie	Trottoirs	Installations cyclables	Sentiers polyvalents	Installations aux carrefours
<b>Artères, grandes rues collectrices et rues collectrices (secteurs urbains et villages)</b>	Des deux côtés	Généralement, unidirectionnelles des deux côtés ou bidirectionnelles d'un côté dans certaines circonstances	Autorisés dans le transect de la Ceinture de verdure et peuvent être envisagés ailleurs s'ils améliorent la qualité de desserte et/ou la sécurité	Continue à travers les intersections dans toutes les directions grâce à des trottoirs et à des passages pour cyclistes
<b>Nouvelles rues locales</b>	Des deux côtés	Peuvent être désignés dans le cadre de processus d'élaboration de plans secondaires		

(tranche  
du cœur du  
centre-ville  
et du  
secteur  
urbain  
intérieur)

**Nouvelles  
rues locales  
(tranche  
du secteur  
urbain  
extérieur et  
villages)**

Au moins  
d'un côté, des  
deux côtés si  
nécessaires  
pour offrir des  
liens directs  
vers des  
destinations  
comme les  
arrêts ou les  
stations de  
transport en  
commun, les  
écoles, les  
parcs, les  
sentiers, les  
édifices publics,  
les institutions  
publiques et les  
zones  
commerciales

**Rues  
locales  
existantes  
(secteurs  
urbains et  
villages)**

Viser dans  
cadre de  
projets de  
reconstruction  
lorsque cela est  
possible et  
rentable, en  
accordant la  
priorité à la  
sécurité plutôt  
qu'à la capacité  
automobile

Remarques :

Pour ce qui concerne les rues principales et les couloirs mineurs dont l'emprise est étroite, il faudra également envisager la possibilité d'aménager des places de stationnement sur rue

pour aider les petites entreprises, en équilibrant les besoins dans l'aménagement des infrastructures auxiliaires destinées aux piétons et aux cyclistes.

Intersections : Dans les cas où il faut aménager des infrastructures piétonnes et cyclables à l'approche des intersections, on doit continuer d'aménager ces infrastructures dans toutes les directions en faisant appel à des passages piétonniers et cyclables. La Ville pourrait envisager de limiter les passages cyclables dans les cas où la connectivité n'est pas nécessaire ou lorsqu'on peut aménager autrement des passages cyclables sécurisés;

La Ville exigera l'aménagement d'installations pour piétons et cyclistes, décrites aux annexes C3 et C8, dans le Plan directeur des transports, dans les plans locaux (y compris les études connexes comme les études de cas sur les transports), dans les plans de conception communautaire, dans la conception des nouvelles rues ou dans les plans de gestion de la circulation locale.

11) Pendant l'examen des demandes d'aménagement et dans le cadre des nouveaux projets de construction et de réfection de routes, dans la mesure où ces infrastructures sont viables dans les travaux de renouvellement des infrastructures, la Ville doit obliger à aménager des infrastructures piétonnables et cyclables, conformément à l'approche systémique sécuritaire, selon les modalités suivantes :

a) les artères, les routes collectrices principales et les routes collectrices du secteur urbain et des villages comprennent :

i) des trottoirs des deux côtés;

ii) des infrastructures cyclables dans un seul sens de chaque côté ou dans les cas limités des voies cyclables dans les deux sens d'un côté;

iii) sans égard aux politiques a) i) et ii) ci-dessus, les sentiers polyvalents seront autorisés dans le transect de la Ceinture de verdure, et la Ville peut envisager d'aménager des sentiers polyvalents ailleurs, plutôt que des infrastructures distinctes dans les cas où ces sentiers permettent d'améliorer la continuité du réseau et la sécurité des utilisateurs.

iv) dans le cas de rues principales et des couloirs mineurs dont l'emprise est étroite, il faudra aussi penser à aménager des places de stationnement sur rue pour aider les petites entreprises, en équilibrant les besoins dans l'aménagement des infrastructures auxiliaires destinées aux piétons et aux cyclistes.

b) nouvelles rues locales :

i) dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur, elles doivent comprendre des trottoirs des deux côtés dans tous les cas;

ii) dans les transects du secteur urbain extérieur et du secteur de banlieue et dans les villages, elles doivent comprendre des trottoirs au moins d'un côté et des trottoirs des deux côtés de la rue dans tous les cas nécessaires pour créer des liaisons continues et directes avec des destinations des deux côtés de la rue, par exemple les arrêts et les stations de transport en commun, les écoles, les parcs publics, les sentiers, les centres récréatifs, les édifices publics et les institutions ainsi que les zones commerciales.



- c) rues locales existantes dans le secteur urbain et dans les villages : il faut continuer d'aménager les trottoirs dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations pratiques comme le contexte existant, la superficie disponible dans l'emprise, les incidences sur le réseau de collecte des eaux pluviales et sur les arbres, la connectivité des réseaux et leur abordabilité financière. Dans les cas où l'aménagement de trottoirs donne lieu à des compromis entre des modes de déplacement, il faut prioriser la sécurité des usagers vulnérables de la route plutôt que la capacité automobile;
- d) intersections : dans les cas où il faut aménager des infrastructures piétonnables et cyclables à l'approche d'une intersection, ces infrastructures doivent traverser l'intersection dans tous les sens en faisant appel à des passages piétonnables et à des passages cyclables. La Ville pourrait envisager de limiter les passages cyclables dans les cas où la connectivité n'est pas nécessaire ou lorsqu'on peut aménager autrement des passages cyclables sécuritaires;
- e) outre les points a) à e) ci-dessus, la Ville doit exiger l'aménagement d'infrastructures piétonnables et cyclables dans tous les transects, y compris dans le transect du secteur rural, dans tous les cas où elles sont indiquées dans les annexes C3 et C8, dans le PDT, dans les plans correspondants et selon les autres modalités précisées dans un plan local, dans un nouveau plan de conception des routes ou dans un plan de gestion de la circulation des secteurs.

12) La Ville a défini un réseau d'infrastructures de transport actif dont font état les politiques exposées ci-dessus et les annexes C3 et C8, ainsi que le PDT et les plans correspondants, qui seront mis en œuvre dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement, de l'aménagement des espaces dans le domaine public et dans le cadre des programmes d'infrastructures destinés à construire de nouvelles infrastructures de transport ou à préserver ou réaménager des infrastructures existantes. Bien qu'elles ne soient pas représentées dans l'annexe C3, toutes les routes collectrices du secteur urbain, toutes les routes collectrices principales et toutes les artères sont des voies cyclables qui, à la longue, doivent comprendre des infrastructures cyclables selon les modalités indiquées dans la politique 11) ci-dessus.

13) La Ville peut enrichir ou modifier le réseau de transport actif pour assurer des niveaux de service comparables ou supérieurs sans apporter de modification au Plan officiel.

14) L'attractivité du service de transport en commun le long des couloirs et dans les carrefours, ainsi que dans les secteurs ciblés pour la densification et la croissance nouvelle, dont les zones vertes, les nouveaux quartiers et les terrains d'expansion, sera améliorée dans le cadre de la mise en œuvre continue de mesures destinées à améliorer le service, notamment en adoptant des mesures prioritaires et en améliorant la fréquence et la capacité du service de manière à respecter rigoureusement ou largement les parts modales cibles indiquées dans le PDT et dans les plans correspondants.

15) Les projets d'aménagement intégrés dans les stations de transport en commun rapide ou dans les arrêts de transport en commun ou liés directement à ces stations et arrêts devraient permettre au public d'avoir accès aux immeubles pendant toute la durée des services des transports en commun grâce à des liaisons de grande qualité avec les trottoirs ou les rues toutes proches. La Ville autorise, à sa discrétion, les ententes de partage des coûts avec le secteur privé.

16) Le calendrier et l'étalement des phases :

- a) les nouveaux lotissements devraient être concertés avec le calendrier et permettre d'assurer le service de transport en commun dans les secteurs dans lesquels ce service est viable et dans lesquels les transports en commun sont planifiés. Le calendrier des améliorations apportées aux infrastructures de transport en commun financées par la Ville doit être établi d'après le financement et l'abordabilité. Dans les cas où l'on propose un nouveau lotissement qui sera occupé avant de mettre en service les transports en commun, la Ville peut demander, sans toutefois les y obliger, aux promoteurs des projets d'aménagement de conclure des ententes préalables de service pour tenir compte des premières étapes de l'occupation.
- b) les grands travaux d'aménagement dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, de même que le long des rues principales dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue seront étudiés par la Ville pour permettre d'accroître la fréquence des services de transport en commun et, au besoin, la capacité, comme moyens prioritaires de répondre aux besoins en mobilité et de tenir compte des répercussions.

17) Le réseau de rues des nouveaux plans de lotissement doit permettre d'aménager des circuits de transport en commun directs sur le territoire du quartier, en permettant d'espacer éventuellement ces circuits pour que 95 % de l'ensemble des ménages habitent à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt de transport en commun, conformément à la politique sur le service d'OC Transpo.

18) La Ville doit prévoir des infrastructures de parc-o-bus afin d'améliorer l'accès aux transports en commun rapides dans certaines stations et sur les autres sites voulus, selon les modalités indiquées dans le PDT et dans les plans correspondants. Les infrastructures de parc-o-bus doivent comprendre des liaisons avec le transport actif et une infrastructure pour permettre de se rendre à pied ou à vélo jusqu'aux stations de transport en commun.

- 19) La Ville peut autoriser la conversion de la totalité ou d'une partie des infrastructures de parc-o-bus en aménagements de transports en commun auxiliaires dans les cas où :
- a) les terrains des parcs-o-bus sont situés dans les carrefours ou dans les couloirs;
  - b) les travaux d'aménagement devraient normalement permettre à un plus grand nombre d'usagers de prendre les transports en commun par rapport à l'achalandage généré par le terrain du parc-o-bus que l'on envisage de convertir.

20) Les travaux d'aménagement menés dans la zone d'influence de l'aménagement représentée dans l'annexe 3 doivent protéger les terrains destinés aux stations et aux couloirs de transport en commun rapide indiqués dans les évaluations environnementales. Les terrains situés dans la zone d'influence de l'aménagement et voisins de cette zone peuvent être subordonnés à des servitudes temporaires ou permanentes pour la construction des couloirs, des stations et des infrastructures connexes, notamment en ce qui concerne l'accessibilité pour les travaux d'entretien et les couloirs de transport actif. Il faut inclure une étude de proximité du réseau de l'O-Train pour les demandes de lotissement et de plans d'implantation dans la zone d'influence de l'aménagement afin de tenir compte des stations et des couloirs de transport en commun rapide existants et projetés.

21) La Ville doit exiger que les nouveaux travaux d'aménagement sur les terrains voisins de tous les couloirs de transport de transport protégé et de toutes les infrastructures représentées dans l'annexe C2 afin de respecter les règles de l'art de la sécurité et de la maîtrise des risques pour déterminer les marges de reculement adaptées aux travaux d'aménagement. L'objectif consiste à s'assurer que les nouveaux travaux d'aménagement sont proches des couloirs ferroviaires pour utiliser judicieusement le domaine urbain, dans des vocations compatibles avec les vocations à long terme des couloirs et des infrastructures afin d'éviter, de maîtriser ou de minorer les incidences négatives sur les couloirs et les infrastructures de transport et les incidences négatives produites par ces couloirs et infrastructures.

a) Les Directives de la FCM et de l'ACFC pour les nouveaux travaux d'aménagement ou les directives ultérieures doivent s'appliquer dans les cas où les couloirs ferroviaires ou leurs segments appartiennent à l'une des catégories suivantes :

- i) les couloirs utilisés pour le transport des marchandises;
- ii) les couloirs utilisés pour le transport des marchandises et pour le transport en commun urbain;
- iii) les couloirs dans lesquels on peut à juste titre prévoir la reprise des opérations de transport ferroviaire de marchandises;
- iv) les couloirs dont on ne connaît pas la vocation.

b) Pour les couloirs ferroviaires ou leurs segments qui appartiennent aux catégories suivantes, il n'est pas nécessaire de prévoir de marge de reculement; toutefois, les travaux d'aménagement sont subordonnés aux marges de reculement déterminées par l'étude de proximité du réseau de l'O-Train. Le rapport peut être co-examiné par un expert indépendant aux frais du demandeur;

- i) les couloirs de transport en commun qui ne permettent pas d'assurer le transport de marchandises;
- ii) les couloirs dans lesquels il n'y a aucune perspective raisonnable de reprendre les opérations de transport ferroviaire de marchandises.

22) La Ville doit protéger les couloirs et agrandir le réseau de transport en commun selon les modalités précisées dans l'annexe C2 et doit mettre en œuvre les mesures prioritaires de transport en commun sur les autres sites voulus. L'annexe C2 représente le réseau que la Ville doit envisager de financer et continuera de cadrer avec le Plan directeur des transports.

23) Il ne faut pas apporter de modification au Plan officiel lorsqu'on ajoute ou supprime, dans l'annexe C2, une partie du réseau de transport en commun rapide ou du réseau prioritaire de transport en commun.

Figure 1



## Distance de marche

Rayon (en mètres)	Réseau (en mètres)	Temps de marche (en minutes)
300	400	5
600	800	10
900	1200	15

### 4.1.3 Étayer la gestion de la croissance et une ville plus verte et plus résiliente



- 1) Le réseau des rues et des routes doit promouvoir les déplacements multimodaux, le transport des marchandises et des services, l'accès aux propriétés, les fonctions de l'espace public, les arbres de rue et les couloirs d'ombre, en plus de contribuer à la qualité globale de l'environnement urbain.
- 2) La Ville reconnaît que le réseau de promenades est un couloir multimodal, essentiellement aménagé par la Commission de la capitale nationale et qui apporte une contribution énorme au réseau des espaces verts urbains en donnant accès aux grandes destinations capitales et citoyennes.
- 3) La Ville reconnaît que l'autoroute 174 d'Ottawa joue le rôle d'important couloir de navettage, dont l'accès est limité. C'est pourquoi les nouvelles voies d'accès à partir des différentes propriétés qui longent cette autoroute ne sont généralement pas autorisées, en particulier lorsqu'il est possible de prévoir des voies d'accès partagées ou conjointes ou d'autres points d'accès routier. À long terme, les rues publiques et les entrées privées qui donnent actuellement accès à l'autoroute 174 d'Ottawa pourraient être subordonnées à la consolidation ou à la réinstallation des points d'accès s'il fallait éventuellement modifier les routes ou aménager les propriétés visées. Outre l'ensemble des exigences municipales applicables, tous les projets d'aménagement proposés non loin d'une autoroute provinciale ou dans le voisinage de cette autoroute dans la zone de contrôle des permis du MTO relèvent de l'application de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun (LAVPTC)*; ils sont toutefois aussi subordonnés à l'approbation du MTO. L'accès direct est découragé et souvent interdit.
- 4) Le réseau des rues et des routes doit être aménagé selon les modalités indiquées dans les annexes C4, C5, C9 et C10 ainsi que dans les plans locaux approuvés et dans les évaluations environnementales.



5) Il est nécessaire d'apporter une modification au Plan quand une artère ou une autoroute municipale est ajoutée dans les annexes C4, C5, C7 et C8, mais non quand l'une ou l'autre est supprimée. Il n'est pas nécessaire d'apporter de modifications au Plan pour ajouter ou supprimer des routes collectrices ou des routes collectrices principales.

6) Les rues nouvelles et reconstruites doivent, dans toute la mesure du possible, être parées d'arbres urbains qui contribuent aux éléments de la forêt urbaine et du paysage de rue adaptés à leur contexte.

7) Dans les cas où on donne accès au domaine privé à partir de l'emprise publique pendant des travaux d'aménagement et de construction, la Ville doit obliger à protéger ou à réaménager tous les éléments publics de l'emprise, dont les arbres de rue, les infrastructures piétonnables et cyclables, le stationnement sur rue et toutes les fonctions de collecte des eaux pluviales dans les aménagements de moindre impact. Dans les cas où il n'est pas possible de protéger ces infrastructures, la Ville doit obliger à les réaménager. Pendant la construction, dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, il faudrait prévoir un trottoir ou un passage piétonnier parallèle du même côté de la rue que le chantier de construction. Dans les autres zones du transect, on doit tout mettre en œuvre pour aménager un passage piétonnier continu sur le côté de la rue ou de la route impacté par les travaux, de même que sur le côté opposé de la rue dans tous les cas.

8) La Ville doit appuyer l'aménagement des passages fauniques dans les cas suivants :

- a) les autoroutes urbaines et les artères traversent le réseau du patrimoine naturel;
- b) des études font état d'un risque élevé de collisions dangereuses avec la faune ou de mortalité élevée des espèces en péril.

#### 4.1.4 Étayer le basculement dans les modes durables de transport



1) Il faut faire appel aux stratégies de la gestion de la demande en transport (GDT) pour offrir des mesures d'encouragement positives et éliminer les obstacles qui se dressent contre le transport durable, conformément aux Lignes directrices de l'évaluation des répercussions du transport et aux mesures de GDT indiquées dans le PDT.

2) La Ville doit gérer l'offre de places de stationnement afin de réduire le plus possible et de diminuer peu à peu la superficie foncière totale consacrée, sur le territoire de la Ville, au stationnement en surface. On peut réduire ou éliminer le nombre minimum de places obligatoires de stationnement et adopter des limites maximales dans la durée du stationnement dans tous les secteurs suivants :

- a) les carrefours et les couloirs;
- b) dans un rayon de 600 mètres ou dans un rayon de 800 mètres à pied, selon le plus élevé des deux, par rapport aux stations de transport en commun rapide existantes ou projetées;
- c) dans un rayon de 300 mètres ou dans un rayon de 400 mètres à pied, selon le plus élevé des deux, par rapport aux arrêts de transport en commun sur rue existants ou projetés le long d'un couloir prioritaire de transport en commun ou d'un couloir de transport en commun sur rue fréquemment servi;
- d) les autres secteurs déterminés par le Conseil municipal.



3) La Ville doit prendre connaissance des besoins, des autorisations et des dimensions minimums pour le stationnement des véhicules dans les lieux clos et sur les petits lots dans lesquels il n'est pas possible d'aménager vraisemblablement des places de stationnement en surface, ainsi que des zones d'embarquement et de dépose sans fragiliser inconsiderément la fonctionnalité du site ou le contexte de l'aménagement du territoire, ou encore le domaine public.

4) Le *Règlement de zonage* peut déterminer les besoins minimums relatifs à l'équipement des véhicules électriques dans les cas où des places de stationnement privé sont prévues pour les complexes résidentiels, à usage de bureaux et industriels polyvalents, de moyenne hauteur et de grande hauteur à plus grande échelle.

5) Le stationnement sur rue, surtout le long des couloirs et dans les quartiers ne doit pas fragiliser l'aménagement d'infrastructures sécuritaires et pratiques pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun.

6) Des parties du réseau routier peuvent être reconverties et consacrées, à titre permanent ou temporaire, à certains modes de transport, à certains aménagements du territoire ou au paysage de rue si elles contribuent à la réalisation des objectifs du transport et de l'aménagement du territoire du Plan officiel, notamment en améliorant la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables. Il s'agit entre autres :

- a) des voies routières réservées aux véhicules de transport en commun et des voies automobiles très achalandées;
- b) de l'espace prévu pour les infrastructures piétonnables ou cyclables;
- c) des dispositifs de modération de la circulation;
- d) des arbres de rue ou des fonctions de collecte des eaux pluviales dans les aménagements de moindre impact;
- e) des éléments qui étayent l'interaction communautaire, le repos, le jeu, la verdure, l'expression créative et culturelle, ainsi que la notion de cours urbaines (« woonerven ») dont il est question dans les directives de la Ville.

7) Conformément à la politique 6) de la sous-section 4.1.4 ci-dessus, la Ville peut aussi envisager d'attribuer des espaces de voirie, par exemple l'espace en bordure de rue, pendant différentes périodes et dans différents secteurs selon le contexte, à des vocations comme :

- a) les zones de prise en charge et de dépose ou les zones d'embarquement;
- b) les espaces de taxi et d'autopartage;
- c) les espaces de stationnement pour le covoiturage, les vélos, les bicyclettes électriques de transport commercial et les bornes de recharge des véhicules électriques, ainsi que les appareils de micromobilité comme les trottinettes électriques;
- d) l'espace des postes de camions-restaurants;
- e) l'espace des commerçants et les terrasses donnant sur les rues;
- f) le stationnement réservé sur rue pour les résidents, les visiteurs et les commerces de la localité;
- g) les besoins du gouvernement et des diplomates dans le cadre de permis ou d'autorisations;

h) les services de transport en commun ou d'urgence.

8) Il se peut que dans les propositions qui consistent à réduire considérablement les places de stationnement sur les lieux en deçà du nombre de places nécessaires selon le *Règlement de zonage*, on doive aménager des infrastructures de transport actif au-delà des exigences minimums dans le *Règlement de zonage* ou selon les modalités précisées dans la politique municipale adoptée par le Conseil hors du cadre de ce plan.

9) Le stationnement hors rue accessible au public et servant plusieurs sites peut être autorisé dans les quartiers dans lesquels ce parc de stationnement a pour effet de réduire ou de remplacer, à l'échelle locale, des places de stationnement sur rue nécessaires.

10) Les garages de stationnement et leurs points d'accès doivent être aménagés pour assurer la continuité du bord des rues, de l'environnement piétonnier et de la fonction des rues, selon les modalités indiquées dans les politiques sur les transects et sur la désignation, en faisant appel à des stratégies qui consistent par exemple à :

- a) réduire le plus possible le nombre et la largeur des entrées de voiture qui interrompent les déplacements des piétons;
- b) prévoir d'autres aménagements le long des rues, au niveau du sol, pour favoriser les déplacements des piétons;
- c) prévoir un paysagement, des œuvres d'art, des murales ou des traitements urbains décoratifs dans les rues;
- d) réduire le plus possible la façade et la visibilité du garage de stationnement depuis la rue, le cas échéant.
- e) s'assurer que la primauté des piétons sur les trottoirs est assurée en permanence en faisant appel à des dispositifs de contrôle de la circulation et à d'autres dispositifs qui règlent le passage des véhicules à tous les points d'accès.

11) Les parcs de stationnement en surface doivent être aménagés pour respecter toutes les conditions suivantes :

- a) réduire le plus possible le nombre et la largeur des entrées de voiture qui interrompent les déplacements des piétons;
- b) prévoir des liaisons piétonnières et cyclables sécuritaires, directes et bien définies entre la voie publique et tous les immeubles, de même qu'entre tous les immeubles du site;
- c) les besoins en paysagement doivent s'ajouter aux besoins en paysagement de l'emprise entourant le périmètre des terrains de stationnement;
- d) prévoir un espacement régulier d'îlots arborisés qui étayent la croissance des arbres matures pour créer un effet d'ombrage et qui intègrent des aménagements de moindre impact pour la gestion des eaux pluviales, dans les cas où ces aménagements sont viables;
- e) être conçus pour permettre éventuellement de réaménager le site au fil du temps et de favoriser la densification, le fractionnement et l'intercalaire;

f) encourager l'aménagement de places pour les bornes de recharge des véhicules électriques et les espaces d'autopartage réservés.

#### **4.1.5 Veiller à ce que les nouvelles solutions de mobilité permettent d'assurer la fluidité et la multimodalité des déplacements**

1) La Ville doit s'assurer que les nouvelles options de mobilité respectent les objectifs du Plan officiel et visent à favoriser la fluidité et la multimodalité des déplacements dans le cadre des politiques suivantes.

a) La Ville doit permettre et promouvoir de nouvelles solutions de mobilité dans la mesure où elles cadrent avec les orientations stratégiques du Plan officiel.

b) En prévoyant, autorisant, évaluant et réglementant les nouvelles solutions de mobilité, la Ville doit :

i) guider les moyens grâce auxquels le secteur privé offre les nouveaux services de mobilité en adoptant des politiques et des règlements pour promouvoir la forme bâtie urbaine et la fonction voulues;

ii) protéger l'investissement consacré par la Ville à son réseau de transport en commun et s'assurer que tout le réseau de transport en commun continue de représenter un élément structurant fondamental des tendances dans la croissance urbaine;

iii) s'assurer que les nouvelles options de mobilité cadrent et s'harmonisent avec les efforts consacrés par la Ville à établir des quartiers du quart d'heure et à améliorer l'équité et l'inclusion pour tous les résidents et tous les visiteurs.

iv) encourager les nouvelles solutions de mobilité pour qu'elles soient aménagées avec fluidité dans l'ensemble des territoires.

#### **4.1.6 Guider les déplacements interurbains des personnes et des biens**



1) La Ville doit promouvoir la fluidité des déplacements interurbains et interrégionaux des personnes et des biens en continuant de travailler de concert avec la Ville de Gatineau, les municipalités voisines, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral pour :

a) collaborer à l'analyse et à la protection des traverses potentielles projetées pour la rivière des Outaouais, ou à l'optimisation des passages piétonniers existants, afin de créer de nouvelles liaisons de transport en commun et de déplacer les voies de camionnage interprovinciales pour les sortir du cœur du centre-ville;

b) interdire les travaux d'aménagement sur les sites qui pourraient nuire à la mise en œuvre d'une traverse potentielle sur la rivière des Outaouais;

c) demander de protéger les espaces du service spécialisé de transport en commun rapide dans l'ensemble des ponts interprovinciaux existants et obliger à protéger les espaces du service spécialisé de transport en commun rapide dans les autres sites selon les modalités indiquées dans le PDT et recommandées dans les études d'évaluation environnementale;

d) améliorer le transport régional grâce à une meilleure intégration des services de transport en commun, dont un réseau de transport en commun régional plus solide;

e) explorer les mesures d'atténuation des répercussions des déplacements interprovinciaux des camions dans le cœur du centre-ville et le long des couloirs des rues principales et des couloirs mineurs;





- f) la Ville doit se pencher sur les occasions d'améliorer le transport actif parmi l'ensemble des ponts interprovinciaux.
- 2) Pour les terminaux de transport au sol des passagers entre les villes, le site privilégié est relié directement à une station de transport en commun rapide dans le transect du cœur du centre-ville ou dans le transect du secteur urbain intérieur.
- 3) La Ville doit évaluer les répercussions des changements que l'on propose d'apporter aux autoroutes provinciales par rapport aux orientations stratégiques du Plan officiel. Dans les cas où les changements proposés ne cadrent pas avec les orientations stratégiques du Plan officiel, la Ville doit travailler de concert avec le gouvernement provincial pour adopter des solutions de gré à gré.
- 4) Pour les couloirs autoroutiers provinciaux dans le secteur urbain, en particulier ceux qui sont proches des stations de transport en commun, la Ville doit tâcher, en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) le cas échéant, de prévoir des installations de transport actif sécuritaires et protégées dans les passages autoroutiers (y compris dans les bretelles d'accès), de rehausser la connectivité et les infrastructures pour les déplacements multimodaux et promouvoir l'efficacité de l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport.
- 5) Le Plan fixe, pour le transport des biens, les objectifs suivants, à élaborer dans le PDT et dans les autres plans, politiques et stratégies correspondants :
- a) s'assurer que la planification des sites à aménager tient compte de la logistique des destinations et des répercussions sur les lieux et réduit le plus possible ces répercussions dans les rues;
  - b) gérer l'espace en bordure de rue selon le contexte de l'aménagement du territoire et des transports;
  - c) permettre d'utiliser les plus petits modèles de véhicules et les autres modes de livraison dont l'impact est moindre et qui ne produisent guère d'émissions polluantes ou qui n'en produisent pas du tout, dont les aménagements liés comme les petits centres de consolidation urbaine et les infrastructures de prise en charge indépendantes;
  - d) réduire les répercussions des gros véhicules de livraison sur les rues et dans les intersections, notamment en envisageant les changements à apporter pour les circuits de camionnage, l'autorisation de la taille des véhicules, les normes de conception et les restrictions relatives à l'heure du jour;
  - e) Dans les cas où des circuits de camionnage empruntent des rues urbaines et traversent des villages, prioriser le confort des usagers les plus vulnérables de la voie publique;
  - f) la conception des routes et des rues doit tenir compte des véhicules agricoles dans les cas où on démontre qu'il est nécessaire de traverser les villages et les secteurs urbains qui donnent directement accès au domaine agricole et à la Ceinture de verdure;
  - g) préserver les lieux stratégiques des centres de distribution donnant accès aux autoroutes majeures, à l'aéroport, aux chemins de fer et au réseau des artères.

#### 4.1.7 Protéger les emprises et y investir

- 1) En vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la Ville peut obliger à réserver des terrains pour les voies piétonnables ou cyclables et pour les emprises des routes et des transports en commun à titre de condition pour approuver les demandes d'aménagement, sans frais pour la Ville.
- 2) La Ville doit protéger les emprises de la rue et le réseau routier représentés dans les annexes C4, C5, C9 et C10 et selon les précisions apportées dans l'annexe C16.
- 3) Les couloirs de transport protégés indiqués dans ce plan, ainsi que dans l'annexe C2, dans le PDT et dans les plans correspondants, et les couloirs des services publics doivent être protégés pour les activités de transport projetées, par exemple le transport actif, le transport en commun rapide, le transport ferroviaire interrégional des passagers et le transport ferroviaire à grande vitesse.
- 4) La Ville peut faire l'acquisition de terrains pour des emprises ou pour élargir des emprises selon les conditions de l'approbation d'un plan de lotissement, d'un fractionnement (parcelles dissociées et conservées), d'un plan d'implantation ou d'un plan de copropriété, selon les modalités précisées dans l'annexe C16, et selon les modalités indiquées dans les évaluations environnementales ou dans les plans de conception des routes approuvés, sans frais pour la Ville. Il peut entre autres s'agir de prévoir l'élargissement égal ou inégal des routes et de recourir à des servitudes pour les rues, afin de répondre aux besoins en terrains supplémentaires pour des dispositifs comme les triangles en coin et les voies auxiliaires aux intersections, en plus de prévoir des infrastructures de transport actif, des couloirs de transports en commun, des arrêts d'autobus, des services publics et les infrastructures liées, des passages ferroviaires, des intersections ou des ronds-points.
- 5) Dans les secteurs prioritaires de la conception, on doit élargir les emprises pour prioriser les améliorations à apporter au domaine public, notamment des trottoirs élargis, des infrastructures cyclables, des places de stationnement pour les vélos, des arbres de rue et du mobilier urbain, en tenant compte de l'aménagement des services publics, dans les cas où on ne fait pas l'acquisition de toute la longueur nécessaire pour l'amélioration des routes.
- 6) La Ville fait l'acquisition des emprises ferroviaires excédentaires et des autres propriétés correspondant au couloir ferroviaire et de certains couloirs de services publics, lorsqu'ils sont disponibles, pour s'en servir éventuellement comme couloirs de transport, de canalisations des services publics ou de production de l'électricité, d'infrastructures et de réseaux de transport de l'électricité ou d'infrastructures récréatives provisoires, pendant toutes les saisons, à la condition que leur prix soit abordable.
- 7) La Ville peut autoriser l'aménagement provisoire de terrains dans l'emprise routière et ferroviaire et dans les couloirs de services publics à la condition que les travaux cadrent avec l'objectif du Plan, par exemple les aménagements destinés au transport actif, aux loisirs et à l'agriculture. Les aménagements projetés pour le transport ou pour les services publics ont la priorité par rapport aux aménagements provisoires, en tenant compte, dans toute la mesure du possible, de la continuité des aménagements provisoires.

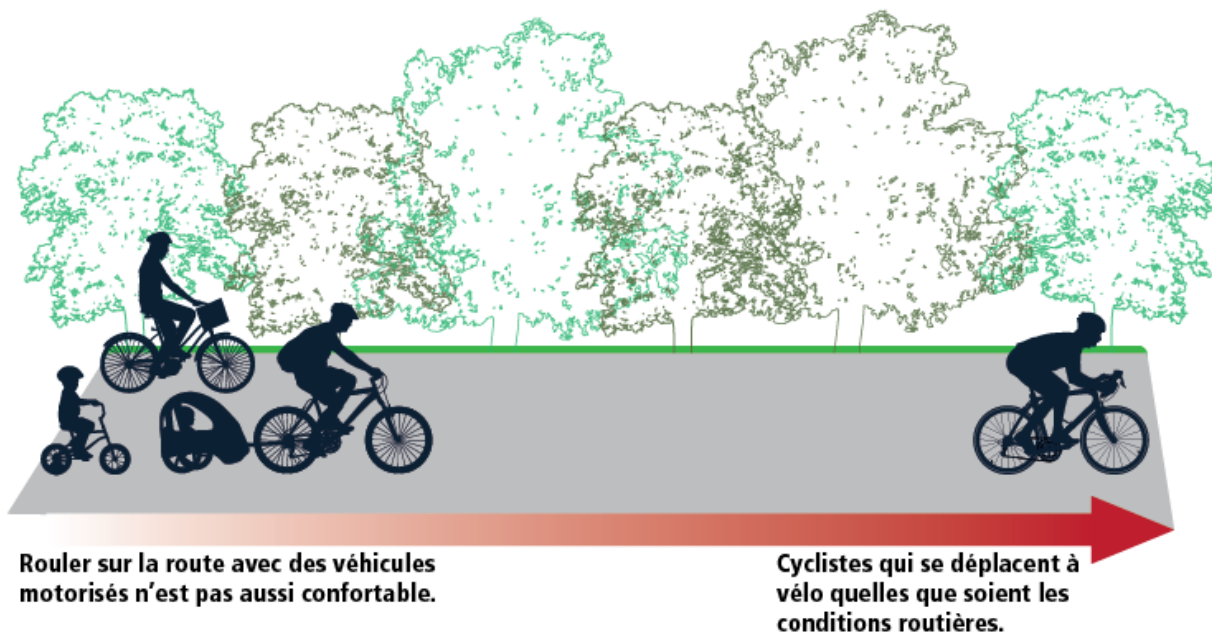
8) La Ville ne doit pas fermer, vendre, ni aliéner des réserves routières, des allées ou des routes non ouvertes qui pourraient éventuellement, à court ou à long terme, être aménagées en routes, en couloirs de transport en commun ou de services publics, en liaisons piétonnables ou cyclistes, en différents moyens d'accès au domaine ou en des moyens d'accès public aux rives d'un cours d'eau sauf dans le cas des voies selon les modalités prévues dans la Politique sur la gestion des voies urbaines et, dans tous les autres cas, selon les modalités par ailleurs approuvées par le Conseil municipal dans chaque cas particulier.

9) La Ville ne doit pas aliéner, vendre, ni ouvrir des réserves routières qui auraient pour effet de créer de nouveaux moyens d'accès conformes à la loi pour des parcelles enclavées dans les secteurs essentiels du réseau du patrimoine naturel, sauf à l'issue d'une évaluation environnementale.

10) Dans les cas où la Ville ferme et vend une réserve routière non ouverte, elle peut préserver les moyens d'accès public au transport actif dans le couloir ou sur d'autres sites éventuellement, dans les cas où ces moyens d'accès étaient les politiques du Plan.

11) La Ville peut rétablir quand bon lui semble les droits d'accès et de passage sur les voies appartenant à la municipalité.

**Figure 12**



## 4.2 Le logement

Logement adéquat, sécuritaire et abordable fait d'Ottawa une ville où il fait bon vivre et mener des affaires. Le logement qui répond aux besoins des différents groupes d'âge et niveaux de revenus et des ménages venus de tous les horizons et qui répond aux besoins en accessibilité est un impératif essentiel pour la santé et le bien-être, en plus d'attirer et de fidéliser les travailleurs très spécialisés et les nouvelles entreprises.

Les collectivités vigoureuses regroupent différents types de logements.

Les logements au prix du marché sont ceux qui sont offerts sur le territoire de la Ville parce que les propriétaires existants vendent leur logement; il s'agit aussi des logements construits dans les nouvelles collectivités. Puisque la Ville se développe et évolue et que sa population augmente, il faudra prévoir plus de types différents de logements. Il s'agit entre autres des logements de différentes tailles et formes, dont certains pourraient ne pas être répandus à Ottawa à l'heure actuelle.

On entend par logement abordable, au sens de la Déclaration de politiques provinciale, le moins cher des logements suivants :

- a) le logement pour lequel un ménage à revenus faibles et modérés ne paie pas plus de 30 % du revenu annuel brut du ménage pour la propriété ou la location du logement;
- b) un logement dont le loyer est égal ou inférieur au loyer moyen du marché d'un logement dans le secteur du marché régional. Les ménages à revenus faibles ou modérés sont ceux dont les revenus se situent dans la tranche inférieure des 60 % de la répartition des revenus pour le secteur du marché régional. Dans le cas du logement en propriété, ce calcul tient compte des ménages dont les revenus se situent dans la tranche inférieure des 60 % de la répartition des revenus; dans le cas des logements en location, ce calcul tient compte des ménages dont les revenus se situent dans la tranche inférieure des 60 % de la répartition des revenus pour les ménages locataires.

Le Plan officiel tâche de promouvoir la diversité des options de logement pour les propriétaires privés comme pour les locataires. La Ville fera la promotion d'un ensemble de logements abordables et au prix

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Promouvoir une plus grande souplesse, ainsi qu'une offre adéquate et une grande diversité d'options de logement sur tout le territoire de la Ville.
- 2) Optimiser la capacité d'offrir des logements abordables sur tout le territoire de la Ville.
- 3) Attirer l'attention sur les besoins des ménages se situant dans la tranche inférieure de 40 % des niveaux de revenus et de ceux qui font partie d'autres groupes vulnérables.
- 4) Mettre en œuvre le zonage inclusionnaire.

du marché en offrant une trousse d'outils pour les mesures d'incitation à la planification et une aide directe qui permettra de prévoir un plus grand nombre de logements dans l'enveloppe de la forme bâtie autorisée, en plus de donner la priorité à ces demandes dans leur traitement; elle se penchera sur de nouvelles politiques ou sur les exigences relatives aux demandes d'aménagement selon le point de vue de l'abordabilité du logement et de la mobilité.

Le Plan officiel continuera de s'harmoniser avec les objectifs du Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance et du Plan financier à long terme pour les services de logement, dans sa version modifiée périodiquement, et d'en promouvoir les objectifs. La Ville promet la réalisation du logement abordable pour les ménages à revenus faibles et modestes et pour les particuliers en offrant une panoplie d'outils qui encouragent la planification et une aide directe, notamment les avantages de la section 37, le transfert de la densité, le report ou l'exonération des droits ou des redevances, les normes d'aménagement non traditionnel, la cession de terrain, ainsi que le zonage inclusionnaire, et l'assouplissement du zonage qui permet de construire un plus grand nombre de logements dans l'enveloppe de la forme bâtie autorisée, ainsi que l'attribution de priorités dans le traitement des demandes.

#### 4.2.1 Promouvoir une plus grande souplesse, ainsi qu'une offre adéquate et une grande diversité d'options de logement sur tout le territoire de la Ville

1) Il faut prévoir, dans le cadre du *Règlement de zonage*, un large éventail d'options de logement souples et adaptées au contexte dans tous les secteurs de la Ville :

a)  
Photo : Ville d'Ottawa



en réglementant principalement la densité, la forme bâtie, la hauteur, la volumétrie et la conception des aménagements résidentiels, au lieu de les réglementer en imposant des restrictions dans la typologie des bâtiments;

b) en faisant la promotion de la diversité dans la taille des logements, dans leur densité et dans les options relatives à la durée de l'occupation dans les quartiers, notamment la diversité dans l'offre du nombre de chambres à coucher;

c) en autorisant un ensemble d'options de logement dans l'ensemble des quartiers pour offrir la plus vaste gamme de prix, de modalités d'occupation et de durée d'occupation possible;

d) en établissant des normes d'aménagement pour les logements, et en harmonisant comme il se doit la valorisation avec l'intérêt public de ces normes par rapport aux effets produits sur l'abordabilité des logements.

e) la Ville doit conserver en permanence des terrains dont la capacité de viabilisation est suffisante pour constituer pendant au moins trois ans une offre de logements sur des terrains zonés adéquatement pour favoriser la densification et sur les terrains prévus dans les plans provisoires approuvés et enregistrés.

2) La Ville doit favoriser la production de logements intermédiaires manquants de moyenne densité et des immeubles à logements multiples de faible hauteur afin de favoriser l'avènement de quartiers du quart d'heure :

- a) en autorisant des formes de logement qui sont plus denses, de moindre envergure et qui regroupent généralement trois logements ou plus par lot sur les sites appropriés, en faisant appel à des configurations de lots qui dérogent à la division traditionnelle des lots et qui mettent l'accent sur la forme bâtie et sur le domaine public de plein droit dans le *Règlement de zonage*;
- b) en autorisant les formes de logement de huit logements ou plus dans les sites appropriés, de plein droit, au sens du *Règlement de zonage*;
- c) en autorisant, sur les sites appropriés, les formes de logement intermédiaires absentes, tout en interdisant les typologies de moins grande densité non loin des stations de transport en commun rapide au sens du *Règlement de zonage*.

### **Définition**

#### **Logement intermédiaire manquant**

Dans le contexte d'Ottawa et pour les besoins du Plan officiel, le logement intermédiaire manquant désigne généralement l'aménagement résidentiel d'immeubles à logements multiples de faible hauteur dont le nombre de logements est compris entre 3 et 16 ou plus dans le cas des lots exceptionnellement vastes; pour les types de logements de moindre densité, il s'agit généralement des logements de plain-pied.

3) Les logements accessoires selon les modalités prévues dans la *Loi sur l'aménagement du territoire*, dont les annexes résidentielles et les logements secondaires dans le bâtiment principal, sont considérés comme des éléments essentiels du parc de logements abordables et doivent être protégés pour les besoins résidentiels à long terme. Le *Règlement de zonage* doit autoriser ces aménagements sur les lots résidentiels qui comprennent un logement principal dans tous les secteurs de la ville et doit établir les critères régissant l'intégration appropriée de ces logements avec le contexte principal des habitations et des environs. Il faut en outre appliquer les critères et les limites ci-après :

- a) le *Règlement de zonage* doit autoriser la construction d'une annexe résidentielle sur tous les lots qui comprennent une habitation principale individuelle et peut autoriser une annexe résidentielle ou plusieurs sur les lots qui comprennent d'autres formes de logements de faible hauteur;
- b) les annexes résidentielles doivent être plus modestes que l'habitation principale, et le *Règlement de zonage* doit faire état de la taille maximum autorisée voulue;
- c) la taille, la superficie, la fonction et l'occupation d'un logement dans une annexe résidentielle du secteur urbain ne sont pas appelées à dépasser celles d'un appartement type de deux chambres à coucher;

- d) les annexes résidentielles ne peuvent pas être dissociées du lot sur lequel est aménagée l'habitation principale;
- e) les demandes de dérogation mineure et les autorisations se rapportant aux annexes résidentielles doivent tenir compte de toutes les politiques applicables du Plan, ainsi que des considérations suivantes :
  - i) le promoteur doit démontrer que l'intimité des propriétés voisines est préservée;
  - ii) l'implantation et l'échelle de l'annexe résidentielle ne doivent pas nuire aux propriétés voisines;
  - iii) les arbres et végétaux distinctifs sont préservés sur la propriété visée.
- f) Le *Règlement de zonage* doit limiter la hauteur de l'annexe résidentielle à un étage pour les lots du secteur urbain. On peut éventuellement approuver une demande autorisant une hauteur pouvant atteindre deux étages en consentant une dérogation mineure dans les cas où l'on peut satisfaire aux considérations notées dans la politique 3) e) de la sous-section 4.2.1 ci-dessus.

- 4) Les annexes résidentielles ne doivent être autorisées que dans les cas où l'habitation principale est aménagée sur :
- a) un lot dans un secteur de services publics et uniquement dans les cas où les services publics ou communaux pour l'aqueduc et l'égout sont raccordés, à l'heure actuelle, à l'habitation principale;
  - b) un lot qui a la superficie suffisante pour permettre d'aménager des services privés et qui se trouve dans une zone de services publics dans laquelle les services ne sont pas déjà assurés pour l'habitation principale;
  - c) un lot qui se trouve dans le secteur rural ou dans un village dans les cas où :
    - i) l'habitation principale est viabilisée grâce à un réseau privé d'aqueduc et d'égout et l'annexe résidentielle partage, avec l'habitation principale, le réseau d'aqueduc ou le réseau d'égout, ou les deux;
    - ii) l'habitation principale est viabilisée par un service public ou communal (aqueduc ou égout) et par un service privé, et l'annexe résidentielle partage, avec l'habitation principale, le service public ou communal.

5) Dans les cas où le *Règlement de zonage* autorise l'aménagement d'une habitation, une entreprise à domicile doit également être autorisée. Les dispositions du *Règlement de zonage* doivent comprendre des règlements destinés à assurer l'intégration appropriée pour éviter que les entreprises à domicile nuisent aux propriétés voisines en raison de leur aspect ou de leur fonction ou en attirant un achalandage automobile considérable.

#### 4.2.2 Optimiser la capacité d'offrir des logements abordables sur tout le territoire de la Ville

- 1) Il faut offrir en permanence des logements locatifs adéquats et abordables en veillant à ce que la Ville, lorsqu'elle approuve les demandes d'aménagement :
- a) tâche de maintenir un taux d'inoccupation locative résidentielle d'au moins 3 % dans toutes les catégories de logement et dans tous les secteurs de l'étude, selon le Rapport annuel sur le marché locatif de la SCHL;



b) contrôle rigoureusement la répartition des logements locatifs de longue durée et les terrains résidentiels parmi les aménagements locatifs de courte durée réservés, notamment sur les plateformes en ligne de l'économie partagée, qui permettent au public voyageur de louer des logements.

2) La Ville étudiera le rôle potentiel que peuvent jouer les micrologements et d'autres innovations afin d'améliorer l'abordabilité des logements dans un parc de logements abordables et apportera les modifications nécessaires à ces contrôles dans l'aménagement du territoire pour les promouvoir au besoin.

3) La Ville envisagera de faire appel à d'autres outils prévus dans la loi provinciale pour décourager ou prévenir le maintien inconsidéré de logements inoccupés existant sur le marché du logement.

4) Conformément à son Plan décennal pour le logement et l'itinérance, la Ville a fixé à 20 % la cible des logements abordables parmi l'ensemble des nouveaux logements. Parmi les logements abordables, 70 % sont destinés aux ménages dont les besoins relèvent de la définition de l'abordabilité essentielle, et le reste, soit 30 %, s'adresse aux ménages dont les besoins relèvent de la définition de l'abordabilité selon les prix du marché.

### 4.2.3 Attirer l'attention sur les besoins des ménages qui appartiennent à la tranche inférieure des 40 % des niveaux de revenus de ceux qui font partie d'autres groupes vulnérables



1) La Ville reconnaît que de nombreuses personnes peuvent ne pas constituer un ménage ni en faire partie et peuvent s'en remettre à des logements de longue durée distincts des habitations traditionnelles. Elle doit permettre d'offrir des options de logement à ces personnes en mettant en œuvre comme suit le *Règlement de zonage* :

a) autoriser, dans toutes les zones dans lesquelles les aménagements résidentiels sont autorisés, d'autres formes de logement d'hébergement, de logements coopératifs ou de logements partagés permettant d'héberger les personnes pour lesquelles tout un logement est inutile, inabordable ou inapproprié, notamment :

- i) les maisons de chambres;
- ii) les maisons de retraite;
- iii) les établissements de soins résidentiels;
- iv) les logements pour étudiants construits à cette fin;
- v) les foyers de groupe;
- vi) les autres formes de logement de longue durée qui répondent aux besoins des personnes qui ne font pas partie d'un ménage.

b) Complément de la politique a), la Ville ne doit pas instituer de restrictions, notamment des distances ou des plafonds de séparation minimums, dont l'effet consiste à limiter la possibilité d'aménager ces formes de logement.



2) La Ville reconnaît que les refuges d'urgence et de transition et les logements de soutien temporaires sont des éléments essentiels du programme de logements, qui doit, dans le cadre du *Règlement de zonage* :

- a) permettre d'aménager des refuges d'urgence et des refuges de transition dans toutes les désignations urbaines et dans toutes les zones;
- b) autoriser les refuges d'urgence et les refuges de transition comme aménagements accessoires ou auxiliaires dans tous les aménagements institutionnels;
- c) s'abstenir d'adopter des restrictions, dont les distances ou les plafonds de séparation minimums, dont l'effet consiste à limiter déraisonnablement la possibilité d'aménager ces formes de refuges et de logements.

3) La Ville peut aider les fournisseurs de logements à but non lucratif en intégrant des modifications de zonage mineures propres aux sites pour les terrains de ces fournisseurs dans le cadre des modifications générales périodiques ou des modifications de zonage des anomalies.

4) La Ville doit apporter des modifications périodiques au Plan officiel dans les cas nécessaires ou utiles pour étayer les objectifs du Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance dans sa version modifiée périodiquement, pour ce qui est des questions d'aménagement du territoire, d'infrastructures, de transport et de l'utilisation que fait la Ville de ses propres infrastructures et biens immobiliers.

5) La Ville doit se servir de ses propres terrains pour sonder les nouveaux modèles de logements abordables sous réserve de la continuité de ses opérations. Il n'est pas nécessaire d'apporter de modifications au Plan pour que la Ville puisse réaliser des travaux d'aménagement, à titre temporaire ou permanent.

#### **4.2.4 Mettre en œuvre le zonage inclusionnaire**

1) La Ville doit, en priorité, mettre en œuvre le zonage inclusionnaire selon les modalités prévues dans les paragraphes 16 (4), 16 (5) et l'article 35.2 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour en faire un mécanisme qui permettra d'atteindre les objectifs du logement abordable définis dans le Plan décennal pour le logement et l'itinérance en apportant éventuellement une modification au Plan officiel.

### 4.3 Les institutions et les infrastructures à grande échelle

Les institutions et les infrastructures à grande échelle comme les hôpitaux, les grands établissements de soins de santé, les universités, les collèges communautaires, les grands employeurs, les campus d'emploi du gouvernement fédéral et les grandes infrastructures sportives, récréatives et culturelles apportent une contribution décisive à la Ville et génèrent le développement économique et l'emploi. Ils servent généralement l'ensemble ou des secteurs importants de la Ville et peuvent attirer une clientèle au-delà du périmètre du territoire d'Ottawa. Ils exercent une attraction régionale et occupent souvent de vastes sites dans les secteurs urbains. Puisque ceux et celles qui doivent y avoir accès sont nombreux, ils ont le potentiel d'avoir une incidence considérable sur la circulation automobile s'ils ne sont pas proches des stations de transport en commun rapide ou d'un couloir qui assure un service fréquent de transport sur rue. Certains font peser une demande concentrée sur les réseaux de transport, d'aqueduc et d'égout, qui peut culminer dans certaines périodes « événementielles », alors que d'autres sont ouverts en permanence, 24 heures sur 24. Ces infrastructures peuvent mieux jouer leur rôle si elles sont intégrées avec fluidité dans leur contexte environnant.

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) S'assurer que les institutions et les infrastructures à grande échelle sont aménagées à moins de 400 mètres à pied du transport en commun rapide ou le long d'un couloir qui assure un service fréquent de transport en commun sur rue.
- 2) Concevoir les institutions et les infrastructures à grande échelle pour les harmoniser avec le tissu urbain existant.



Photo : Ville d'Ottawa

### 4.3.1 S'assurer que les institutions et les infrastructures à grande échelle sont aménagées à moins de 400 mètres à pied du transport en commun rapide ou le long d'un couloir qui assure un service fréquent de transport en commun sur rue



1) Les institutions et les infrastructures à grande échelle, qui ne sont pas représentées dans les annexes du Plan, sont quand même autorisées dans le secteur urbain en modifiant le *Règlement de zonage* dans les carrefours, les rues principales, les quartiers ou les secteurs spéciaux désignés. Elles doivent se trouver à moins de 400 mètres à pied d'une station de transport en commun rapide ou dans un couloir dans lequel le service de transport en commun sur rue est fréquent.

2) Pour les infrastructures situées dans une zone de captation sous-régionale, par exemple les grands pôles d'emploi, les grandes infrastructures publiques comme les hôpitaux ou les stades ou les institutions d'enseignement secondaire, la localisation privilégiée correspond à une distance à pied de 400 mètres d'une station de transport en commun rapide, et la Ville doit travailler de concert avec les promoteurs pour assurer la sécurité et la praticité de l'accès grâce à des modes de transport durable. Dans les cas où les infrastructures sont viables, la Ville négociera des accords pour assurer des liaisons directes.

3) Les établissements de détention sont considérés comme des institutions et des établissements d'envergure pour les besoins de cette section. Ces établissements pourront être autorisés à la condition de modifier le *Règlement de zonage* pour s'assurer qu'ils n'ont pas d'effet délétère sur les aménagements voisins et que les exigences relatives à la viabilisation des transports et des réseaux d'eau et d'aqueduc sont respectées. Toutes les dispositions suivantes produiront leurs effets :

- a) les établissements de détention ne pourront pas être aménagés dans les secteurs portant la désignation de secteur spécial ni dans le transect du secteur rural;
- b) ils devront être dotés d'une façade sur rue dans laquelle le service de transport en commun est fréquent ou être aménagés dans un carrefour;
- c) les terrains à vocation de parcs et les œuvres d'art public ne sont pas obligatoires;
- d) les minimums et maximums de hauteur de la désignation sous-jacente doivent être respectés.

### 4.3.2 Concevoir les institutions et les infrastructures à grande échelle pour les harmoniser avec le tissu urbain existant



1) Les projets d'aménagement qui visent à construire une nouvelle institution ou infrastructure à grande échelle ou à agrandir une institution ou une infrastructure à grande échelle existante doivent être évalués en fonction de l'ensemble des politiques ci-après :

- a) les politiques sur les transects du cœur du centre-ville, du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur ou de la banlieue et les politiques sur les surzones, le cas échéant, doivent s'appliquer à la forme bâtie et au plan d'implantation;
- b) les institutions et les infrastructures de cette envergure permettent d'édifier la Ville et doivent rehausser la qualité de vie du quartier environnant et de l'ensemble de la Ville grâce à des moyens qui consistent par exemple à :



- i) aménager des parcs publics et des espaces publics appartenant à des intérêts privés, planter des arbres et améliorer le paysage;
  - ii) les grands immeubles sont considérés comme des établissements prioritaires pour ce qui est du potentiel d'électricité voltaïque sur leur toiture afin de générer de l'énergie renouvelable locale en réduisant les émissions de gaz à effet de serre;
  - iii) conformément à la Politique d'art public de la Ville, 1 % des budgets de construction municipaux ou publics-privés admissibles, notamment pour les nouvelles institutions et infrastructures à grande échelle, doit être consacré à des œuvres d'art public sur commande. Pour les institutions et les infrastructures à grande échelle qui ne sont pas assujetties à cette obligation, on encourage à verser une contribution équivalente pour commander des œuvres d'art public;
  - iv) il faut préciser que les actifs patrimoniaux et les fonctions naturelles doivent être préservés et intégrés dans toute la mesure du possible.
- c) Il peut se révéler nécessaire de regrouper ou d'aménager un ensemble de projets fonciers selon une densité qui étaye les transports en commun.
- d) Les sites doivent être conçus de manière à faire de l'accès piétonnier l'option la plus pratique à partir du quartier voisin, des stations et des arrêts de transport en commun et des rues publiques existants. Les nouveaux projets d'aménagement doivent s'intégrer dans un modèle de quadrillage de rues et tendre ce modèle sur tout leur site à partir du modèle environnant existant des rues et des trottoirs publics. Les sites doivent être structurés pour créer des quadrilatères piétonnables qui appuient la perméabilité dans toute leur superficie. Le cas échéant, le réseau des rues peut comprendre des rues internes privées et des sentiers afin d'accroître le nombre de liaisons. Toutes les rues privées et toutes les rues publiques nouvelles doivent être dotées de trottoirs des deux côtés et d'une largeur d'emprise adaptée aux vélos et aux arbres. Les rues privées doivent avoir le style et l'aspect d'une rue publique et être tout aussi accessibles au public, sauf dans les cas exceptionnels dans lesquels les impératifs de sécurité parfaitement démontrés peuvent prévoir un contrôle de l'accès.
- e) Évaluation des répercussions sur les transports et Stratégie de gestion de la demande en transport faisant état des mesures adoptées pour réduire la dépendance à l'endroit des voitures.
- f) Adéquation des réseaux publics d'aqueduc, d'égouts sanitaires et d'égouts pluviaux.
- g) Les zones de service et d'embarquement doivent être internalisées pour les infrastructures de plus de quatre étages. Pour les infrastructures de faible hauteur, les zones de service et d'embarquement doivent être visuellement masquées depuis les rues, les trottoirs et les parcs et depuis les propriétés résidentielles voisines, grâce à la conception des bâtiments et des sites, conformément aux politiques sur les transects et sur les surzones.

#### 4.4 Les parcs et les infrastructures récréatives

Les parcs constituent un élément des espaces verts de la Ville et un aspect important de notre qualité de vie, de nos loisirs actifs et de notre état de santé. Les parcs offrent des espaces pour les loisirs et les activités actifs et passifs afin de mettre en lumière nos communautés culturelles diverses et d'aménager un espace pour l'expression créative. Le Plan officiel prévoit une politique d'urbanisme prépondérante pour les parcs, alors que le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs de la Ville est le document qui comprend des précisions sur la programmation des parcs.

La Ville d'Ottawa a mis au point un système de classification pour définir les typologies des parcs et pour décrire dans leurs grandes lignes les normes liées à la superficie, à la localisation, à la configuration et aux commodités des parcs afin d'éclairer la sélection et la conception des quadrilatères de ces parcs. La forme et la superficie des parcs doivent permettre d'offrir des moyens d'accès appropriés et la visibilité voulue et s'adapter à l'échelle et au tissu du quartier environnant. Il est essentiel de concevoir les quartiers pour assurer la liaison des trottoirs et des couloirs linéaires mettant à l'honneur des sentiers polyvalents, les espaces réaménagés dans les rues, les « woonerven », des arbres pour le couvert forestier et des zones végétalisées dans les parcs. Les parcs sont éparpillés sur le territoire de tout le quartier et de la Ville afin de permettre aux résidents de répondre à leurs besoins récréatifs. Le Plan fait état de l'importance de consulter les étudiants dans le cadre du verdissement et de l'aménagement des parcs.

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Définir les priorités des parcs dans les secteurs de croissance d'Ottawa.
- 2) Guider les décisions pour les parcs projetés.
- 3) Prévoir de nouveaux parcs dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur.
- 4) Donner la priorité à des parcs plus vastes dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue.
- 5) Prioriser la localisation des nouveaux parcs ruraux dans les villages.
- 6) Concevoir des parcs qui contribuent à la qualité de vie et qui permettent de lutter contre le changement climatique.

Photo : Ville d'Ottawa



Figure 13



### 4.4.1 Définir les priorités des parcs dans les secteurs de croissance d'Ottawa

1) La Ville doit prioriser ses efforts en faisant appel à trois mécanismes :

- a) dans les conditions de l’approbation des demandes d’aménagement, la Ville doit faire l’acquisition des terrains à vocation de parc ou exiger un règlement financier compensatoire conformément aux directives de la *Loi sur l’aménagement du territoire* et du *Règlement sur l’affectation de terrains à la création de parcs* ou d’un règlement municipal appelé à le remplacer;
  - b) la Ville peut décider de louer ou d’acquérir des parcs dans le cadre d’un accord avec d’autres organismes publics comme la Commission de la capitale nationale;
  - c) la Ville peut décider d’acheter des terrains pour aménager des parcs en faisant appel à des règlements compensatoires pour les terrains à vocation de parc ou en engageant des dépenses en immobilisations.
- 2) Tous les travaux d’aménagement, quelle que soit leur destination, doivent respecter l’ensemble des critères suivants, à la satisfaction de la Ville :
- a) envisager d’acquérir des terrains pour les parcs conformément aux directives du *Règlement sur l’affectation de terrains à la création de parcs* afin de répondre aux besoins communautaires pour les travaux d’aménagement résidentiels et non résidentiels, en insistant sur les infrastructures de loisirs actifs et sur le développement culturel potentiel grâce aux nouveaux parcs dont la Ville a fait l’acquisition afin de corriger des lacunes ou de répondre aux besoins de la collectivité;
  - b) prioriser les terrains à vocation de parc sur les lieux plutôt qu’un règlement compensatoire des terrains à vocation de parc. Le règlement compensatoire des terrains à vocation de parc ne doit être accepté que lorsque le terrain ou la localisation ne convient pas. Le terrain à céder doit, dans les cas où les travaux sont viables :
    - i) s’étendre sur une superficie d’au moins 400 mètres carrés;
    - ii) ne pas être grevé hors sol et en sous-sol quand on fait l’acquisition de terrains à vocation de parc en vertu de la réservation de ces terrains, ou encore dans le cas de l’acquisition des terrains pour la création de nouveaux parcs dans les secteurs établis, sauf si la Ville a approuvé les servitudes dans les cas justifiés;
    - iii) avoir une forme, une topographie et une superficie utilisables qui tiennent compte de la destination prévue;
    - iv) respecter les règlements applicables du gouvernement provincial sur les sols;
    - v) respecter les normes minimums pour le drainage, le nivellement et l’état général des sols.
- 3) Pour les demandes de réglementation du plan d’implantation dans les transects du cœur du centre-ville, du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur et du secteur de banlieue, dans les cas où le site à aménager représente une superficie de plus de 4 000 mètres carrés, la Ville doit donner la priorité à l’acquisition de terrains à vocation de parc conformément à la *Loi sur l’aménagement du territoire* et au *Règlement sur l’affectation de terrains à la création de parcs*.
- 4) Le *Règlement sur l’affectation de terrains à la création de parcs* ou toute version ultérieure de ce règlement doit comprendre des dispositions pour la tarification de la réservation des terrains à vocation de parc. Conformément à la *Loi sur l’aménagement du territoire*, les tarifs suivants s’appliquent à la date à laquelle le Plan est adopté :



- a) la Ville doit obliger à réserver des terrains à vocation de parcs pour une superficie qui ne doit pas dépasser 2 % de la superficie du terrain aménagé ou réaménagé pour des besoins industriels ou commerciaux;
  - b) la Ville doit obliger à réserver les terrains à vocation de parcs à une hauteur d'au plus 5 % de la superficie du terrain aménagé ou réaménagé pour tous les autres besoins; toutefois, la Ville calculera le terrain réservé à vocation de parcs pour les travaux d'aménagement et de réaménagement résidentiel selon des densités qui seront supérieures à 18 logements par hectare net en faisant appel à l'« obligation de substitution » de un hectare par tranche de 300 logements selon les modalités prévues dans la *Loi sur l'aménagement du territoire* ou une superficie intérieure d'après ce besoin. Le Règlement sur les terrains réservés à la création de parcs fera état des cas dans lesquels on envisagera une superficie inférieure;
  - c) Dans le cas des terrains aménagés ou réaménagés pour plusieurs vocations, le propriétaire devra céder les terrains au taux applicable à la vocation prépondérante proposée du terrain pour l'ensemble du site;
  - d) dans les cas où le règlement compensatoire est accepté, il doit essentiellement être consacré à l'acquisition et à l'aménagement de nouveaux terrains à vocation de parc ou à l'amélioration des infrastructures locales, des parcs et des sites de loisirs existants et accessibles pour le secteur à aménager. Le *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs* ou toute version ultérieure de ce règlement prévoit qu'une partie de ces fonds doit être consacrée à des parcs et à des infrastructures de loisirs dont l'envergure correspond à l'ensemble du territoire de la Ville ou pour établir les secteurs dans lesquels 100 % des fonds réunis seront affectés à un compte propre à la zone administrative spéciale.
- 5) Le Manuel d'aménagement des parcs fait état des typologies des parcs afin de définir et de normaliser le processus d'aménagement des parcs à la satisfaction de la direction générale responsable des parcs et des loisirs.
- 6) Conformément à la sous-section 4.8, à la sous-section 4.9 et à la section 7, les terrains et les fonctions suivants ne sont pas considérés comme des éléments de la réservation des terrains à vocation de parc, à la discrétion de la direction générale responsable des loisirs : les caractéristiques du patrimoine naturel au sens défini dans les Lignes directrices concernant les études d'impact sur l'environnement, la marge minimum de reculement à partir des plans d'eau de surface, les secteurs écologiques naturels, les milieux humides importants, les espaces ouverts, les caractéristiques naturelles urbaines et les zones de conservation de la nature.
- 7) La Ville peut approuver la conversion d'une emprise publique en terrain à vocation de parc désigné dans une demande de fermeture de rue. La Ville définit et étudie les emprises publiques, les voies automobiles, les tronçons de route sous-utilisés et les autres espaces automobiles pour en faire éventuellement des parcs. Elle peut acheter ces infrastructures, s'en servir dans le cadre d'un accord, les exproprier ou en faire l'acquisition dans le cadre d'un projet d'aménagement.
- 8) Le Conseil peut éventuellement construire un nouveau parc sur le domaine public municipal, notamment dans les propriétés que la Ville envisage de céder.

9) La Ville doit protéger l'accès public aux parcs existants pour les loisirs et les activités programmables. Il faut consulter le public dans les cas où on souhaite vendre un parc municipal ou le convertir à une autre vocation.

10) Définir les points de localisation des parcs linéaires. Les parcs linéaires ne sont pas utilisés exclusivement pour le transport; ils offrent aussi des occasions d'aménager des points d'observation, des terrains de jeux, des plans d'eau, des installations artistiques et des lieux pour pique-niquer; ces espaces encouragent à la fois le mouvement et la détente.

#### 4.4.2 Guider les décisions pour les parcs projetés



1) On doit indiquer, dans les plans secondaires et les plans locaux, l'ensemble des typologies des parcs. Ces précisions n'empêchent pas la Ville de répertorier les autres terrains dont elle souhaite faire l'acquisition ou qu'elle veut réserver.

2) Pour les grands secteurs à aménager, il peut se révéler nécessaire de conclure, avec tous les propriétaires fonciers, une entente de partage des coûts afin de coordonner l'intervention de plusieurs promoteurs dans l'effort de collaboration et pour consacrer les terrains à vocation de parc afin d'assurer la localisation la plus optimale des parcs pour ces secteurs, notamment en réunissant un parc ou plusieurs parcs plus vastes. Dans les cas où il faut conclure un accord sur le partage des coûts dans l'aménagement des parcs, la Ville obligera à déposer un exemplaire de l'accord signé à titre de condition de l'approbation provisoire des plans de lotissement et des plans de copropriété et à titre de condition de l'approbation des demandes de dissociation et de réglementation du plan d'implantation.

3) Dans les cas où le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs fait état de lacunes ou d'iniquités dans l'aménagement des terrains à vocation de parcs, la Ville peut approuver un compte dans lequel 100 % des règlements financiers compensatoires perçus pour les terrains à vocation de parc dans ce secteur doivent servir à faire l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parcs ou à améliorer des parcs des infrastructures de loisirs existants.

#### 4.4.3 Prévoir de nouveaux parcs dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur



1) Pour aménager de nouveaux parcs dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, selon les modalités indiquées dans le Plan directeur des infrastructures des parcs et des loisirs, les conditions suivantes produisent leurs effets :

- a) une stratégie relative aux parcs urbains ou un document comparable doit faire état de la localisation que la Ville préfère retenir pour les parcs et les infrastructures de loisirs dans les cas où il existe déjà des quartiers de plus grande densité ou dans les cas où l'on projette d'aménager ces collectivités;
- b) on envisage d'aménager de nouveaux parcs dans des carrefours et des couloirs, et dans le centre des quartiers;




- c) on priorise l'acquisition de vastes parcs dans le cœur du centre-ville et dans le secteur urbain intérieur lorsque les occasions se présentent, par exemple dans le cadre de l'aménagement des plaines LeBreton;
- d) on a l'occasion d'aménager des esplanades urbaines et des mini-parcs urbains qui tiennent compte des perspectives d'aménagement culturel dans les aménagements récréatifs, par exemple les établissements de spectacles, d'expositions, de commémorations et de cérémonies;
- e) la Ville doit consacrer l'ensemble des sommes versées en compensation des terrains à vocation de parcs réunis dans le cadre des demandes d'aménagement dans ces transects, selon les modalités exposées dans la politique 4) d) de la sous-section 4.4.1 et dans la politique 3) de la sous-section 4.4.2, pour les consacrer à l'acquisition de nouveaux terrains à vocation de parcs et aux améliorations à apporter aux parcs existants dans ces transects.

#### 4.4.4 Prioriser des parcs plus vastes dans le transect du secteur urbain extérieur et dans le transect du secteur de banlieue

- 1) Pour la surzone des quartiers projetés dans le secteur urbain externe et dans les secteurs de banlieue, la Ville exprime les préférences suivantes :
  - a) les parcs plus vastes, qui offrent le plus large éventail d'espaces pour les activités, par exemple les terrains de sports;
  - b) dans les carrefours et les couloirs du transect du secteur urbain extérieur et du transect du secteur de banlieue, les mini-parcs urbains et les esplanades urbaines constituent des points de rassemblement centraux et offrent des infrastructures récréatives. Ils sont destinés à assurer le complément de parc plus vaste;
  - c) pour respecter les principes de l'efficacité des terrains, on peut envisager, dans la planification des parcs, le coaménagement de ces parcs avec des logements, des écoles et d'autres institutions ou avec des installations de gestion des eaux pluviales;
  - d) pour les terrains dotés d'infrastructures comme des centres de loisirs et des bibliothèques, il faut envisager la possibilité de coaménager des logements, en particulier des logements abordables, en plus des infrastructures; ou encore, au moins dans les cas où il n'est pas viable de mener tout de suite des travaux de coaménagement, il faut planifier la structure des installations pour tenir compte de la charge que représente l'augmentation des étages résidentiels dans le cadre des travaux d'aménagement projetés.

#### 4.4.5 Prioriser la localisation de nouveaux parcs ruraux dans les villages

- 1) Dans le transect  du secteur rural, la Ville encourage l'aménagement de nouveaux parcs et de nouvelles infrastructures récréatives dans les villages. Hors des villages, les travaux d'aménagement doivent apporter une contribution grâce aux règlements compensatoires des terrains à vocation de parc dans l'aménagement des parcs et des infrastructures récréatives dans les villages; toutefois, la Ville peut éventuellement aménager des groupements de terrains et d'infrastructures pour l'organisation des tournois dans le transect du secteur rural hors des terrains à vocation agricole.

#### 4.4.6 Concevoir des parcs qui contribuent à la qualité de vie et qui permettent de lutter contre le changement climatique



- 1) La conception des parcs doit généralement respecter tous les critères suivants :
  - a) l'aménagement des parcs doit essentiellement viser à prévoir des espaces pour les activités récréatives;
  - b) envisager éventuellement des aménagements culturels en intégrant des espaces pour les spectacles et les rassemblements culturels ou en tenant compte des groupes culturels divers dans le cadre des activités de commémoration ou de conception des parcs;
  - c) conformément à la Politique d'art public de la Ville, on se penche sur les occasions de sélectionner les sites adaptés à l'installation des nouvelles œuvres d'art public dans les parcs;
  - d) dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, certains parcs doivent être aménagés pour résister à l'impact d'une utilisation massive et peuvent réclamer des infrastructures d'aqueduc, d'éclairage et d'électricité, d'entretien et des infrastructures récréatives plus onéreuses, ainsi que des espaces pour les événements et les festivals qui coûtent plus cher que ceux des parcs dont l'utilisation est moins intensive;
  - e) au moins 50 % du périmètre du parc doivent constituer, de préférence, une façade continue sur les rues juxtantes; des trottoirs doivent être aménagés le long de toute la façade des parcs donnant sur les rues dans tous les cas et pour tous les transects; les trottoirs sont obligatoires dans les rues locales qui mènent directement à des parcs;
  - f) dans la mesure du possible, le paysagement, les études de viabilisation et les plans d'avant-projet doivent préserver les arbres matures et intégrer un couvert forestier supplémentaire conformément à la vocation des parcs, en plus de prioriser les zones d'ombrage pour les utilisateurs. La cible fixée pour le couvert forestier dans les parcs est de 40 %, selon les modalités précisées dans la politique 2) de la sous-section 4.8.2, à mettre en œuvre dans les cas opportuns;
  - g) les nouveaux parcs doivent être coaménagés avec les parcs existants ou projetés ou avec d'autres éléments de l'espace vert urbain ou rural, dans la mesure du possible;
  - h) pour s'adapter au changement climatique, il faut prévoir des infrastructures rafraîchissantes dans la conception des parcs, par exemple les aires de jeux d'eau, les pataugeoires, les arbres créant de l'ombre et les structures d'ombrage, dans la mesure du possible.
  
- 2) L'aménagement des parcs doit comprendre des infrastructures comme des centres de loisirs, des bibliothèques et d'autres bâtiments, stratégiquement implantés à proximité des transports en commun de qualité supérieure; il faudra *envisager* le coaménagement des logements et d'autres infrastructures complémentaires distinctes des parcs, en plus de la structure des installations, lorsque les installations sont aménagées sur des terrains consacrés à des parcs. La Ville mettra sur pied un groupe de travail réunissant les différentes directions générales pour réussir à intégrer le coaménagement des infrastructures des terrains à vocation de parc avec les infrastructures complémentaires distinctes des parcs sur des sites stratégiques. Les grandes infrastructures de loisirs comme les aré纳斯, les piscines ou les complexes récréatifs ne sont pas considérées comme des institutions et des infrastructures à grande échelle, conformément à la sous-section 4.3.

#### 4.5 Le patrimoine culturel et l'archéologie

La préservation des ressources du patrimoine culturel et saluant les différentes communautés culturelles d'Ottawa fait partie intégrante de la planification et du processus décisionnel de la Ville. Les ressources du patrimoine culturel comprennent les ressources du patrimoine bâti comme les propriétés inscrites et désignées, les paysages du patrimoine culturel, les ressources archéologiques, les artefacts, les monuments et les autres types de sites qui ont une valeur culturelle pour la collectivité. Cette dernière fait appel aux pouvoirs et aux outils apportés par les lois, les politiques et les programmes, en particulier la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les évaluations environnementales* et la *Loi de 2001 sur les municipalités*, pour atteindre son objectif qui consiste à protéger les ressources du patrimoine culturel. Ottawa fait la promotion de son patrimoine culturel exceptionnel et divers grâce au leadership, à la participation citoyenne, à des partenariats et à des programmes d'incitation. La préservation des sites à valeur archéologique constitue un lien important avec notre passé et offre l'occasion de mieux connaître notre histoire, dont l'histoire des Autochtones de la localité en ce qui a trait à la Nation Anishinabe Algonquine (Ottawa est aménagée sur le territoire non cédé de cette nation), ainsi que l'histoire des débuts de la colonie qui a mené à la fondation de la capitale du pays.

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Préserver les propriétés et les secteurs ayant valeur de patrimoine culturel.
- 2) Gérer les ressources du patrimoine bâti dans le cadre du processus d'aménagement.
- 3) Promouvoir les partenariats grâce au leadership, à la participation citoyenne et à des programmes d'incitation.
- 4) Préserver les sites d'importance archéologique.



Photo : Ville d'Ottawa



#### 4.5.1 Préserver les propriétés, les secteurs et les paysages ayant valeur de patrimoine culturel

- 1) Le recensement et l'évaluation des propriétés et des secteurs offrant une valeur potentielle de patrimoine culturel doivent respecter les règlements provinciaux et tenir compte de la valeur esthétique ou physique, la valeur historique ou associative et la valeur contextuelle.
- 2) Le Plan de gestion du patrimoine définira la vision, les politiques, les outils et les stratégies appelés à guider le programme de conservation du patrimoine de la Ville. Le Plan permettra de s'assurer que le programme patrimonial de la Ville est inclusif, qu'il fait état des règles de l'art et qu'il tient compte de la diversité des ressources patrimoniales sur tout le territoire de la Ville.
- 3) Les différents bâtiments, ouvrages et sites doivent porter la désignation de propriétés ayant valeur de patrimoine culturel en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
- 4) Des immeubles et des aires de la ville porteront la désignation de districts de conservation du patrimoine en vertu de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* comme le démontre l'annexe 3.
- 5) La Ville doit dresser la liste des propriétés qui ont, selon le Conseil municipal, une valeur de patrimoine culturel ou un caractère de patrimoine culturel dans un registre patrimonial en vertu de l'article 27 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
- 6) Les paysages ayant un potentiel de patrimoine culturel sont recensés et évalués pour en établir l'importance et les valeurs de patrimoine culturel, notamment en partenariat avec la Commission de la capitale nationale, le cas échéant. Les paysages importants du point de vue du patrimoine culturel sont inscrits au Registre du patrimoine ou sont désignés en vertu de la partie IV ou de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
- 7) La Ville tient le registre patrimonial des propriétés ayant valeur de patrimoine culturel ou à caractère de patrimoine culturel. Le registre doit faire état des propriétés désignées en vertu des parties IV ou V ou énumérées en vertu de l'article 27 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
- 8) Le propriétaire des ressources patrimoniales bâties désignées est invité à conclure une entente de servitude patrimoniale dans le cadre de laquelle la Ville offre une protection supplémentaire au-delà de la désignation souhaitable en raison de la localisation, des retouches proposées ou de la nature de ce bien.
- 9) La Ville doit se doter d'un comité du patrimoine culturel pour conseiller et aider le Conseil municipal dans les questions patrimoniales en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou dans d'autres questions patrimoniales se rapportant à l'environnement bâti et aux paysages ayant valeur de patrimoine culturel.
- 10) La Ville doit immédiatement envisager de désigner toutes les ressources ayant valeur de patrimoine culturel en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* si ces ressources sont menacées de démolition.

11) La Ville doit promouvoir l'équité et l'inclusivité en reconnaissant, protégeant et saluant les sites à valeur de patrimoine culturel associés aux expériences historiques diverses et en priorisant le recensement des lieux historiques sous-représentés.

12) Ottawa a un territoire géographique vaste et varié, et le programme de conservation patrimoniale doit tenir compte de toutes les propriétés dans tous les secteurs de la Ville pour s'assurer de reconnaître, de saluer et de protéger l'histoire des secteurs urbains, de banlieue et ruraux.

13) La Ville peut recenser les secteurs ayant valeur de patrimoine culturel dont la désignation patrimoniale pourrait ne pas être adaptée, mais qui pourrait profiter de lignes directrices sur la conception, de programmes d'interprétation ou d'autres outils qui permettent de conserver et de comprendre ces secteurs.

#### 4.5.2 Gérer les ressources du patrimoine bâti dans le cadre du processus d'aménagement



1) Dans l'examen des demandes d'aménagement portant sur les terrains et les propriétés situées sur un domaine désigné ou non loin de cette propriété, la Ville doit s'assurer que la proposition est compatibles en respectant et en préservant la valeur de patrimoine culturel et les caractéristiques de la propriété patrimoniale, du paysage de rue ou du district de conservation patrimoniale au sens défini dans le règlement municipal sur la désignation correspondante ou dans le Plan du district de conservation patrimoniale, en tenant compte des Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada.

2) Dans les cas où l'on propose de faire des travaux d'aménagement ou d'exécuter une demande d'aménagement dans le cadre de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario non loin d'une rue ou dans une rue à moins de 30 mètres d'une propriété patrimoniale proposée, la Ville exige une évaluation des répercussions patrimoniales si les travaux peuvent avoir une incidence négative sur les ressources patrimoniales. L'évaluation des répercussions patrimoniales est établie selon les lignes directrices approuvées par le Conseil municipal pour cette évaluation, dans leur version modifiée périodiquement.

3) La désignation patrimoniale vise à assurer l'aménagement adapté au contexte et n'a pas pour but de décourager la densification ni de limiter le choix de logements. Les éléments de la forme bâtie, dont la hauteur, l'échelle et la volumétrie, de ces travaux d'aménagement doivent permettre de s'assurer que la valeur de patrimoine culturel et les caractéristiques définies de la propriété ou du DCP seront préservées, tout en tenant compte des objectifs de densification exposés dans l'ensemble de ce plan.

4) Ottawa est le site du patrimoine mondial du canal Rideau, de nombreux lieux historiques nationaux et d'édifices privés et publics désignés par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Les travaux d'aménagement qui s'étendent à ces lieux ou qui sont menés dans le voisinage doivent tenir compte de leur valeur de patrimoine culturel au sens défini dans la documentation fédérale sur la désignation patrimoniale et la Ville peut exiger que l'on démontre que les travaux d'aménagement n'ont pas d'incidence délétère sur ces ressources.



5) Dans les cas où des travaux d'aménagement consistent à conserver la totalité ou une partie d'un bâtiment ou d'une structure désigné et à l'intégrer dans un plus vaste projet d'aménagement, il faut conserver le bâtiment ou la structure dans son lieu d'origine pendant le déroulement des travaux de construction. Dans les cas où l'on détermine que le maintien de la ressource in situ représente un risque inadmissible pour cette ressource, selon les modalités déterminées par un ingénieur ou un architecte spécialisé dans la conservation du patrimoine, la Ville peut autoriser l'enlèvement temporaire de cette ressource pendant le déroulement des travaux de construction avant d'enchaîner avec la restauration de cette ressource après l'avoir réinstallée dans son lieu d'origine.

6) Dans les cas où le fait de conserver un immeuble un ouvrage désigné en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* dans son lieu originel ne permet pas de préserver en permanence les ressources désignées, la Ville peut envisager de le déplacer à la condition :

- a) qu'il soit clairement démontré, dans une évaluation des infrastructures patrimoniales, qu'il ne convient pas de les conserver ou qu'il n'est pas possible de le faire;
- b) que la ressource reste sur les lieux, mais soit déplacée dans un autre secteur de la propriété pour être intégrée dans le nouveau complexe aménagé; ou encore, si ce n'est pas possible :
- c) que la ressource soit réinstallée dans un lieu adapté à sa valeur de patrimoine culturel hors du complexe ou de la propriété proposé;

7) La Ville peut autoriser le transfert du potentiel de densité d'un site à un autre pour permettre de conserver des ressources du patrimoine bâti dans les secteurs dans lesquels il y a un indice de superficie (IS) établi en vertu du *Règlement de zonage*, et étudiera les options de transfert de la densité sur les sites sans IS spécifié, sous réserve des conditions suivantes :

- a) il y ait une dédensification et une surdensification parallèles équivalentes, respectivement, du site d'origine et du site destinataire;
- b) on maintient une relation appropriée en ce qui a trait à l'échelle et au traitement architectural entre les ressources patrimoniales et le nouveau complexe aménagé, ainsi qu'entre le site destinataire et ses environs existants;
- c) dans les cas où un transfert de densité doit se dérouler dans le transect du cœur du centre-ville, il faut respecter les politiques sur la hauteur des bâtiments, de même que sur l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux.

8) Pour permettre de réaliser les objectifs de la préservation du patrimoine culturel de la Ville, le *Règlement de zonage* peut prévoir des normes d'aménagement adaptées aux propriétés qui comprennent des ressources du patrimoine culturel désigné ou qui sont situées non loin de ces ressources.

#### 4.5.3 Promouvoir les partenariats grâce au leadership, à la participation citoyenne et à des programmes d'incitation

1) la Ville doit promouvoir son objectif de conservation des ressources du patrimoine culturel et favoriser l'intendance et l'appréciation de ces ressources :



- a) en se penchant sur les possibilités de saluer la culture et l'histoire autochtones grâce à des stratégies comme la création de places publiques, la désignation, le repérage, les monuments, les fonctions d'interprétation, l'art public, le paysage de rue, le paysagement végétalisé, les panneaux indicateurs et la programmation;
- b) en menant des campagnes de sensibilisation publique;
- c) en travaillant de concert avec la communauté patrimoniale, dont Patrimoine Ottawa, et avec les comités patrimoniaux des associations communautaires dans le cadre d'un programme de liaison communautaire.

- 2) La Ville peut travailler de concert avec les groupes de confession religieuse afin d'adopter des approches dans la réutilisation adaptative de leurs lieux de culte pour préserver et consacrer la valeur de patrimoine culturel de ces lieux dans l'évolution des environnements urbains, de banlieue ou ruraux.
- 3) Le *Règlement sur les normes d'entretien des biens* doit servir à prescrire les normes minimums pour l'entretien des caractéristiques patrimoniales des différents biens désignés en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou des propriétés situées dans un district de conservation du patrimoine désigné en vertu de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
- 4) La Ville doit tenir une liste de surveillance des biens à valeur patrimoniale pour les propriétés désignées menacées de démolition pour cause de négligence. Les propriétés inscrites dans cette liste doivent faire l'objet d'une surveillance à intervalles réguliers et peuvent être inspectées pour s'assurer que l'on respecte le *Règlement sur les normes d'entretien des biens* et les autres règlements en vigueur.
- 5) La Ville peut conclure des accords enregistrés avec les propriétaires des biens désignés si elle juge que les propriétaires doivent donner des garanties financières pour veiller à conserver et préserver les propriétés patrimoniales dans le cadre de l'approbation d'un projet d'aménagement. Le montant des garanties financières doit être établi en fonction des coûts se rapportant à la conservation des ressources patrimoniales, de leur réaménagement et de leur construction.
- 6) La Ville doit rehausser les environs des ressources patrimoniales bâties appartenant à des intérêts publics et privés dans la réalisation de ses travaux d'infrastructure et de ses projets d'entretien. Elle peut atteindre cet objectif en faisant appel à des moyens qui consistent par exemple à améliorer les rues, à planter des arbres, à installer les câbles en sous-sol et à prévoir du mobilier urbain, de l'éclairage, des panneaux indicateurs et d'autres composants du paysage de rue ou du paysage naturel, en respectant le caractère patrimonial du secteur, sous réserve de limites raisonnables établies d'après le contexte et la portée des travaux en cause.
- 7) La Ville doit protéger, améliorer et gérer les ressources patrimoniales bâties qui lui appartiennent de manière à réaliser ou à promouvoir les objectifs patrimoniaux du Plan et à donner l'exemple du leadership dans la conservation et l'intendance des ressources patrimoniales.

- 8) La Ville doit désigner les ressources du patrimoine bâti qui lui appartiennent et qui respectent les critères de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, le cas échéant, et peut préparer les plans de conservation pour l'entretien de ces ressources.
- 9) La Ville doit envisager d'acheter ou de louer des propriétés patrimoniales dans le cadre de l'acquisition de bâtiments destinés à l'usage de la municipalité.
- 10) La Ville peut envisager de faire l'acquisition de ressources du patrimoine culturel ou d'exproprier ces ressources dans les cas où elles sont menacées et qu'elles ont valeur de patrimoine culturel pour la collectivité.
- 11) La Ville doit s'assurer que les travaux d'aménagement ou les projets d'infrastructure qu'elle propose et qui se déroulent sur des propriétés désignées en vertu de la partie IV ou de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou non loin de ces propriétés préservent l'intégrité de la valeur et des caractéristiques du patrimoine culturel des propriétés patrimoniales.
- 12) Sous réserve de l'abordabilité, la Ville doit adopter en permanence des mesures d'incitation financière, par exemple le report des taxes foncières ou des programmes de subventions patrimoniales, pour étayer le réaménagement et la mise en valeur adaptée des propriétés patrimoniales désignées.

#### **4.5.4 Préserver les sites d'importance archéologique**

- 1) La Ville doit conserver les sites d'importance archéologique. Dans les cas où l'Étude cartographique des richesses archéologiques potentielles de la Ville indique un potentiel archéologique, il faut procéder à une évaluation archéologique et passer cette évaluation en revue selon les normes provinciales. Dans les cas où l'on recense des sites à valeur archéologique sur le domaine fédéral, la Commission de la capitale nationale est l'organisme qui doit délivrer son approbation.
- 2) Le *Règlement de zonage* peut prévoir des dispositions destinées à préserver l'intégrité des ressources archéologiques importantes recensées.
- 3) L'Étude de la cartographie des richesses archéologiques potentielles indique que le cœur historique de la ville présente un potentiel archéologique. Aucune évaluation des ressources archéologiques ne sera requise pour les demandes d'aménagement visant le transect du cœur du centre-ville. Toutefois, lorsqu'on met au jour des ressources archéologiques pendant le déroulement des travaux, le site doit aussitôt être protégé contre d'autres perturbations jusqu'à ce qu'un archéologue agréé ait procédé à une évaluation archéologique et jusqu'à ce qu'on ait appliqué les mesures de protection nécessaires.
- 4) Dans les cas où l'on met au jour un cimetière ou un lieu de sépulture balisé ou non balisé pendant une évaluation archéologique, conformément à la réglementation provinciale ou dans le cadre de travaux d'excavation, on doit appliquer les dispositions de la Loi sur les cimetières et des règlements d'application connexes, ainsi que les politiques du Plan et de la nation hôte Anishinabe Algonquine.
- 5) Outre les politiques ci-dessus, la Ville peut préparer une structure-cadre sur la gestion des ressources archéologiques dans le transect du cœur du centre-ville.

6) Dans la réalisation des projets d'infrastructure, la Ville doit préserver les ressources archéologiques en application de ces politiques.

## 4.6 L'esthétique urbaine

L'aménagement de l'esthétique urbaine consiste à donner à notre ville une forme et un contexte pour aménager la scène de la vie publique. Il s'agit de concevoir à la fois la forme bâtie et le domaine public. Les bâtiments, paysages, sentiers, parcs et rues de la Ville qui nous permettent de nous rendre à nos destinations et de nous fréquenter sont les principaux aspects de l'esthétique urbaine, de concert avec l'image de la Ville, qui est façonnée par des lieux de notoriété mondiale et par des panoramas importants.

L'esthétique urbaine joue un rôle prépondérant dans la promotion des objectifs de la Ville, par exemple quand il s'agit de bâtir des quartiers du quart d'heure, de développer le couvert forestier urbain et de favoriser la résilience au changement climatique. Les nouveaux travaux d'aménagement doivent être conçus pour permettre à tous les groupes d'âge, à tous les genres et à toutes les conditions sociales de mener une vie plus saine et plus durable environnementalement, en rehaussant l'accessibilité.

On mettra au point un cadre de l'esthétique urbaine pour décrire dans leurs grandes lignes le programme et les initiatives auxiliaires de l'esthétique urbaine de la Ville. Les trois paliers du secteur prioritaire de la conception décrits dans le tableau ci-après définissent les attentes pour ce qui est du niveau de l'investissement dans le domaine public, de l'aménagement des espaces et de l'excellence de la forme bâtie, pour favoriser dans l'ensemble l'image d'Ottawa.

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Promouvoir l'excellence de l'esthétique dans les secteurs prioritaires de la conception.
- 2) Protéger les panoramas et améliorer les routes panoramiques, y compris ceux qui sont associés à nos symboles nationaux.
- 3) S'assurer que les investissements consacrés aux infrastructures rehaussent les rues, les trottoirs et les autres espaces publics de la Ville qui promeuvent un mode de vie sain.
- 4) Encourager des pratiques et des technologies de conception innovantes dans la planification des sites et la conception des immeubles.
- 5) Assurer l'efficacité de la planification des sites pour étayer les objectifs des couloirs, des carrefours, des quartiers et du caractère de nos villages et de nos paysages ruraux.
- 6) Promouvoir l'intégration sensible des nouveaux travaux d'aménagement des bâtiments de faible, de moyenne et de grande hauteurs pour s'assurer qu'Ottawa respecte ses cibles de densification en tenant compte de la vivabilité

**Tableau 5 – Secteurs prioritaires de la conception**

Palier 1 secteur international	Palier 2 – Secteur national et régional	Palier 3 – Secteur local (majeur)
Secteurs spéciaux du marché By, de la Cité parlementaire et du boulevard de la Confédération et du canal Rideau	Couloirs et carrefours du transect du cœur du centre-ville; secteurs spéciaux du parc Lansdowne, des îles de la rivière des Outaouais et de Kanata-Nord.	Couloirs des rues principales et carrefours à l'extérieur du cœur du centre-ville; cœurs des villages
<b>Palier 1 :</b> Les secteurs de ce palier ont un lien avec la notoriété	<b>Palier 2 :</b> Il s'agit des secteurs d'importance nationale et	<b>Palier 3 :</b> Ces secteurs définissent l'image de la Ville à l'échelle locale. Caractérisés

<p>internationale d'Ottawa comme capitale du Canada. Ces secteurs accueillent un fort achalandage piétonnier et sont des destinations populaires pour les touristes et les résidents de toute la région. Ils comprennent aussi les lieux historiques nationaux et les autres lieux importants qui ont valeur de patrimoine culturel.</p>	<p>régionale dans la définition de l'image d'Ottawa. Ces secteurs accueillent un achalandage piétonnier modéré et sont caractérisés par leurs attraits régionaux liés aux loisirs, aux divertissements, aux attractions naturelles ou à la culture.</p>	<p>par les rues commerciales des quartiers et les rues principales des villages, ces secteurs offrent un environnement piétonnier de qualité supérieure. Les secteurs des carrefours des environs des stations de transport en commun rapide sont des lieux de plus grande densité et sont appelés à connaître une plus grande densification.</p> <p>Les <b>secteurs du palier 3</b> représentent aussi des secteurs émergents qui peuvent contribuer à la définition de l'image locale d'Ottawa éventuellement; d'autres secteurs représentent des carrefours d'activité économique importante. Il s'agit entre autres des rues commerciales qui tiennent compte de la forme bâtie de la banlieue et qui pourraient être converties à un environnement plus piétonnable.</p>
--	---	---

#### 4.6.1 Promouvoir l'excellence de l'esthétique dans les secteurs prioritaires de la conception

1) Les secteurs prioritaires de la conception (SPC) définissent l'image d'Ottawa comme capitale du Canada, comme ville de quartiers florissants et comme carrefour de l'activité économique. De nombreux SPC sont des centres de l'activité piétonnière, et dans certains secteurs, il faut s'attendre à des changements considérables et à une forte croissance conformément à ce plan. Les secteurs prioritaires de la conception sont définis pour promouvoir l'excellence de la conception dans le processus d'examen des demandes d'aménagement et relativement aux projets d'infrastructures du domaine public. Ils sont indiqués dans l'annexe C7A et dans l'annexe C7B et comprennent certains secteurs décrits dans les paliers de priorité du tableau 5 (Paliers de priorité des SPC) et sont assujettis aux politiques suivantes :

- a) le Conseil municipal peut définir ou modifier des SPC en désignant de nouveaux secteurs spéciaux et en créant de nouveaux plans ou de nouvelles politiques de la Ville ou en mettant à jour les plans ou les politiques existants de la Ville;
- b) la Ville peut adopter un cadre de l'esthétique urbaine qui guidera le niveau de l'examen de l'esthétique urbaine réalisé par le personnel de la Ville et par le Comité d'examen du design urbain (CEDU). Ce cadre pourrait comprendre des critères pour l'examen des projets par le CEDU, par exemple les différents seuils ou les exemptions au titre de l'examen d'après le cadre exposé dans le tableau 5. Ce cadre, de concert avec le Plan directeur du domaine public, peut déterminer les SPC

distincts pour l'examen du domaine public et des travaux d'aménagement lorsque ces documents sont adoptés;

c) l'examen des demandes d'aménagement dans le quartier économique spécial de Kanata-Nord sera guidé par les politiques applicables du Plan, dont les politiques sur le quartier économique spécial reproduites dans la section 6.6.3.2, et le recours au CEDU sera optionnel.

2) La Ville fera appel au Comité d'examen du design urbain (CEDU), qui jouera le rôle de groupe consultatif indépendant pour assurer le coexamen objectif des demandes d'aménagement et des projets d'infrastructures. Le rôle du CEDU consiste à promouvoir l'excellence de la conception dans les secteurs prioritaires de la conception d'Ottawa.

3) L'excellence de l'esthétique urbaine dans le domaine public des SPC sera assurée conformément au Plan directeur du domaine public, qui sera guidé par la structure-cadre prévue dans le tableau 5 et par la fonctionnalité des segments de rue spécifiques dans chaque palier. Le Plan directeur du domaine public pourrait comprendre une structure-cadre de réalisation pour l'investissement dans les infrastructures, ainsi qu'une ligne de conduite en ce qui a trait à l'utilisation des matériaux, aux éléments du paysage de rue et aux ressources nécessaires pour créer et préserver les rues et les espaces spécialisés. Compte tenu de l'intérêt commun consacré à la promotion de l'excellence de l'esthétique, on tiendra compte des politiques pertinentes de la Commission de la capitale nationale, le cas échéant, dans les travaux d'aménagement ou d'infrastructures des secteurs prioritaires de la conception des paliers 1 et 2.

4) L'excellence de l'esthétique urbaine sera assurée en partie grâce à la reconnaissance et à la conservation des ressources du patrimoine culturel situées sur tout le territoire de la Ville, dont les bâtiments, les paysages de rue et les paysages naturels.

5) Dans les SPC, les projets d'aménagement et d'infrastructures doivent tenir compte du confort pendant les quatre saisons, de l'agrément, des infrastructures piétonnières, de la majesté et de l'intérêt des lieux en faisant appel aux moyens suivants :

a) le choix des coloris dans les matériaux de construction, le mobilier urbain harmonisé, les accessoires et les traitements de surface, le verdissement et l'art public, entre autres les infrastructures piétonnières rehaussées afin de compenser l'obscurité saisonnière, de promouvoir la durabilité et de préserver l'intérêt visuel;

b) l'éclairage adapté au contexte et conforme aux normes et aux directives applicables;

c) la maîtrise des incidences du microclimat, notamment durant l'hiver et dans les conditions de chaleur extrême pendant l'été, dans les lieux d'agrément publics et privés, en faisant appel à des mesures comme le reboisement stratégique, les structures d'ombre, les marges de reculement et l'aménagement de l'exposition de la façade sud dans les cas où ces mesures sont viables.

6) On encourage les projets d'aménagement urbains dont l'impact est considérable dans les secteurs prioritaires de la conception et on peut faire appel à la concurrence pour l'examen de l'esthétique. Les bâtiments, les espaces publics ou les projets d'infrastructures reconnaissables dans l'ensemble doivent

permettre de définir l'image internationale d'Ottawa, de promouvoir le tourisme et de contribuer à la compétitivité à long terme de l'économie de la Ville.

#### **4.6.2 Protéger les panoramas et rehausser les routes panoramiques, dont ceux qui sont emblématiques et qui sont associés aux symboles nationaux**

1) On protège l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux, vus depuis le boulevard de la Confédération, les principaux circuits d'approche donnant accès à la Cité parlementaire et des autres points panoramiques et séquences de visionnement essentiels. Le secteur auquel s'appliquent les mesures de protection du panorama peut être étendu dans le cadre du processus de l'aménagement ou de la planification supplémentaire et s'appliquer aux terrains pour lesquels la Ville détermine qu'il faut contrôler la hauteur et l'avant-plan conformément à l'intention de l'annexe C6A, de l'annexe C6B et de l'annexe C6C du document de la CCN intitulé Protection des panoramas de la capitale du Canada ou de la version ultérieure de ce document. Voici les conditions qui s'appliquent aux travaux dans les secteurs désignés dans l'annexe C6A :

- a) les ouvrages ne doivent pas nuire visuellement à l'avant-plan des panoramas des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux, comme on le constate à partir des principaux points de mire et des séquences panoramiques indiqués dans l'annexe C6A;
- b) nul bâtiment, nulle partie d'un bâtiment, ni nulle structure du toit d'un bâtiment ne doit dépasser les limites de hauteur angulaire qui sont définies par le périmètre au-dessus des hauteurs au niveau de la mer pour chaque quadrilatère de l'annexe C6B.

2) Les panoramas des édifices du Parlement doivent être protégés à partir de deux sites du cimetière national Beechwood : le monument commémoratif Tommy-Douglas et l'Aire des poètes, selon les modalités précisées dans l'annexe C6A. Les nouveaux bâtiments ou ouvrages doivent être implantés pour compléter ou rehausser le panorama de ces symboles nationaux et ne doivent pas constituer des obstacles visuels dans le panorama d'avant-plan ni modifier visuellement la silhouette de l'arrière-plan des édifices du Parlement quand on les regarde depuis les points définis. Pour chaque propriété du cône visuel, on ne doit pas approuver les demandes d'aménagement qui feraient en sorte qu'un bâtiment proposé ferait obstacle au panorama à moins de démontrer que ce panorama est déjà impacté et qu'il ne le serait pas encore plus par la proposition. Il s'agit entre autres des clôtures, des panneaux indicateurs et des arbres, ainsi que des autres éléments qui pourraient nuire aux panoramas.

3) les travaux d'aménagement qui consistent à construire les édifices de grande hauteur ou de 41 étages ou plus doivent tenir compte des incidences des travaux sur la silhouette de la Ville, en démontrant :

- a) que les édifices proposés contribuent à une silhouette cohérente, constituée de différentes hauteurs de bâtiment et expressions architecturales;
- b) l'impact visuel des projets d'aménagement proposés est préservé à partir des grands points panoramiques indiqués dans l'annexe C6A, le cas échéant, afin de permettre d'évaluer les incidences sur les symboles nationaux.

4) Les travaux d'aménagement jouxtant des routes panoramiques, indiquées dans l'annexe C13, doivent contribuer à la préservation ou à la création d'un contexte souhaitable, par exemple :

- a) en protégeant la possibilité de voir les infrastructures du patrimoine naturel et du patrimoine culturel;
- b) en préservant et en restaurant le paysage, notamment, sans s’y limiter, les arbres distinctifs et la végétation le long de l’emprise;
- c) en orientant les bâtiments dans le sens du circuit panoramique et en permettant aux piétons d’y avoir directement accès, s’il y a lieu;
- d) en les masquant au moyen d’une clôture opaque ou d’un tampon de paysagement pour dissimuler les terrains de stationnement en surface ou les zones d’entreposage en plein air;
- e) en gérant l’intensité et le débordement de la lumière sur les parcelles attenantes.

- 5) Dans les cas où les routes panoramiques sont également indiquées dans les routes panoramiques d’entrée dans la capitale de l’annexe C13, les projets d’aménagement et d’infrastructures doivent aussi :
- a) rehausser les points de vue panoramiques donnant sur les symboles nationaux, les paysages culturels et les autres caractéristiques de la capitale;
  - b) contribuer à l’image d’Ottawa comme capitale en améliorant le paysage et l’esthétique, notamment grâce à des bâtiments qui rehaussent le caractère urbain, dans la mesure du possible.

#### 4.6.3 S’assurer que les investissements consacrés aux infrastructures rehaussent les rues, les trottoirs et les autres points de rassemblement de la Ville qui promeuvent un mode de vie sain



- 1) Les projets d’aménagement et d’infrastructures doivent rehausser le domaine public, le cas échéant, en faisant appel à des méthodes comme : des avancées de trottoir ou des boulevards de bordure dotés de passages piétonniers plus larges, d’arbres, d’un paysagement naturel et de mobilier urbain. Ces améliorations viendront améliorer la sécurité des rues, qui seront plus agréables, en réservant un espace plus vaste aux piétons, en créant des occasions de détente et d’échanges publics et, dans les cas nécessaires, en protégeant les piétons contre la circulation automobile.
  
- 2) Les espaces publiquement accessibles du domaine privé (EPADP) constituent des infrastructures publiquement accessibles qui apportent une contribution positive au domaine public. Les EPADP seront conçus conformément aux directives applicables dans le domaine de l’esthétique urbaine. Pour veiller à ce que leur conception soit exceptionnelle, les EPADP devront :
  - a) être adaptés à leur contexte, en apportant une contribution significative aux liaisons existantes et planifiées;
  - b) être implantés stratégiquement pour animer le mieux possible le paysage de rue, pour profiter des points de vue panoramiques, pour mettre en lumière les éléments du patrimoine et pour assurer un environnement microclimatique confortable;
  - c) répondre aux besoins de la collectivité en tenant compte du caractère du quartier et de la démographie locale;
  - d) permettre aux passants de savoir que ces espaces sont publiquement accessibles et sont confortables, accueillants et sécuritaires pour les usagers;
  - e) être conçus de concert avec les bâtiments liés;



f) intégrer la nature dans l'environnement bâti, le cas échéant.

3) Dans les rues, l'espace peut être redistribué afin de prévoir différents éléments permettant de promouvoir la vivabilité grâce à la sécurité piétonnière, à l'interaction communautaire, à la verdure, à l'expression créative et culturelle et aux occasions de se reposer et de jouer. La localisation sera généralement guidée par les secteurs prioritaires de la conception, et il peut généralement s'agir de rues qui :

- a) fonctionnent comme des rues commerciales de quartier;
- b) lisèrent des parcs ou séparent deux sections d'un parc;
- c) sont aménagées aux abords des stations de l'O-Train ou du Transitway, des centres commerciaux, des musées, des marchés publics, des lieux de culte ou des établissements d'enseignement comme les écoles, les collèges et les campus universitaires ou assurent la liaison avec ces infrastructures;
- d) offrent l'occasion d'aménager les quartiers et des aires d'agrément résidentielles.

4) La Ville explorera les partenariats avec les promoteurs des projets d'aménagement et d'autres groupes (comme les associations d'amélioration commerciale, les autres ordres de gouvernement et les groupes communautaires) afin de rehausser le domaine public en faisant appel à des moyens comme la coordination et la mise au point des améliorations à apporter aux infrastructures de concert avec l'aménagement des propriétés voisines ainsi qu'avec l'entretien, la gestion et la régie des espaces publics existants ou projetés.

5) Les carrefours et les secteurs spéciaux doivent comprendre des initiatives d'orientation complètes afin de prévoir des panneaux indicateurs et des cartes d'information à des points stratégiques, notamment dans les secteurs situés en face d'édifices importants, d'arrêts et de stations de transport en commun ou de grandes intersections.

6) Dans le Plan directeur du domaine public, on donnera la priorité aux investissements à consacrer au domaine public pour répondre aux besoins définis des quartiers prioritaires selon l'Indice de l'équité des quartiers d'Ottawa, et on les mettra en œuvre dans le cadre des projets d'infrastructures et des travaux d'aménagement dans la mesure du possible. On pourra recenser les investissements à consacrer au domaine public à petite échelle et les interventions dans l'ensemble des quartiers dans le cadre des initiatives des programmes de revitalisation des quartiers, des études du domaine public, des processus de planification secondaire ou grâce à d'autres moyens.

7) Pour améliorer le domaine public et pour offrir de meilleures possibilités dans le transport actif et dans la densification, on priorisera l'enfouissement des câbles en hauteur dans le cadre des projets d'aménagement et d'infrastructures dans certains secteurs prioritaires de la conception définis dans la politique globale de la Ville dans les cas où les travaux seront financièrement viables ou selon les directives données par ailleurs par le Conseil municipal.

## 4.7 Les infrastructures de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales

Pour relever le défi de la planification, de l'ingénierie et du financement de l'infrastructure de l'eau, la Ville s'en remet à un certain nombre de plans directeurs. Le Plan directeur des infrastructures comprend la documentation complète sur l'aménagement et l'évaluation des stratégies et des projets de viabilisation de l'eau, des eaux usées et des eaux pluviales sur le territoire de la Ville. Le Plan de gestion des infrastructures par temps humide porte sur la protection contre les inondations urbaines, sur la gestion de la capacité et sur la lutte contre la pollution. La Stratégie de gestion intégrale des actifs prévoit des directives pour la gestion des actifs corporels de la Ville (comme les infrastructures de l'aqueduc et des égouts) pendant tout le cycle de leur durée utile et prévoit qu'il faut aménager des infrastructures résilientes dans le cadre du changement climatique. Le Plan officiel définit la vision, les buts et l'orientation de la croissance et du renouvellement de l'aménagement du territoire de la Ville que ces plans doivent étayer.

Les politiques reproduites dans cette section et dans les sous-sections suivantes ont été établies pour s'assurer que les infrastructures de la Ville sont sécuritaires, abordables, environnementalement saines et qu'elles répondent aux besoins de demain.


### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Aménager des infrastructures d'eau adéquates et économiques et permettre d'atteindre les cibles de la croissance dans le secteur urbain.
- 2) Promouvoir un modèle abordable et durable dans l'aménagement des infrastructures.



Photo : Ville d'Ottawa

#### 4.7.1 Aménager des infrastructures d'eau potable adéquates et économiques et permettre d'atteindre les cibles de la croissance dans le secteur urbain

- 1) Pour protéger, améliorer  et restaurer la qualité et la quantité de l'eau dans les cours d'eau récepteurs, les travaux d'aménagement doivent :
  - a) se conformer aux plans de viabilisation approuvés, dont le Plan directeur des infrastructures, le Plan de gestion stratégique des actifs, le Plan directeur des infrastructures par temps humide, les Études du bassin hydrographique ou les Plans de gestion de l'environnement, les Études directrices de viabilisation et les Études locales de viabilisation;
  - b) ne pas dépasser la capacité des systèmes d'infrastructures existants.
  
- 2) La Ville exige que les infrastructures soient durables, adaptatives et résilientes dans le climat actuel et projeté, en tenant compte des épisodes météorologiques extrêmes.
  
- 3) Afin de maîtriser les incidences des travaux d'aménagement et du changement climatique sur les réseaux de drainage, les plans locaux doivent :
  - a) démontrer l'intégration des évaluations portant sur les cours d'eau récepteurs et des travaux d'atténuation obligatoires dans l'élaboration des plans locaux, des plans directeurs de drainage, des plans de gestion environnementale et des études directrices de viabilisation;
  - b) définir les besoins en aménagement de moindre impact et des plans de mise en œuvre dans le cadre des plans de gestion environnementale et des études directrices de viabilisation en fonction des calculs du budget de la consommation de l'eau.
  
- 4) La Ville doit préparer et mettre en œuvre des programmes et des politiques afin de répondre aux besoins en capacité de collecte des eaux pluviales pour permettre de réaliser différentes demandes d'aménagement afin d'assurer la densification. Il s'agit entre autres :
  - a) des impératifs de conception et d'étude pour la gestion des eaux pluviales sur les lieux, en tenant compte de l'ensemble des demandes d'aménagement pour la densification;
  - b) des mécanismes réglementaires pour la gestion des eaux pluviales sur les lieux, afin d'assurer la capacité permettant de densifier les quartiers existants.
  
- 5) La gestion des eaux pluviales menée pour favoriser les travaux d'aménagement doit être adaptée au contexte urbain ou rural au sens défini par les transects et par chacun des éléments suivants :
  - a) les impératifs des études de la nappe phréatique, des plans environnementaux et de l'étude de viabilisation principale approuvés;
  - b) des autres études pertinentes approuvées par le Conseil municipal, par exemple les études sur le réaménagement des infrastructures de collecte des eaux pluviales;
  - c) les Lignes directrices sur la conception des égouts d'Ottawa et les considérations correspondantes se rapportant au changement climatique;
  - d) le *Règlement de zonage de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa* en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* du gouvernement fédéral.
  
- 6) Dans le cadre des demandes complètes, toutes les demandes de réaménagement devront :

- a) faire état des incidences des eaux de ruissellement supplémentaires en raison de l'accroissement de l'imperméabilisation en faisant appel à des mesures comme la gestion des eaux pluviales propre aux sites et atténuer ces incidences;
  - b) mettre en œuvre des mesures de conception des sites, du terrassement, des bâtiments et de la viabilisation afin de protéger les nouveaux projets d'aménagement contre les inondations urbaines.
- 7) Dans le cadre des demandes complètes, les nouvelles demandes de plan de lotissement ou de copropriété doivent permettre de démontrer, à la satisfaction de la Ville et d'après les exigences indiquées dans le Plan directeur des infrastructures, que l'on peut établir une justification licite et suffisante pour étayer les travaux d'aménagement proposés.
- 8) Parmi les conditions de l'approbation de la réglementation du plan d'implantation ou de l'approbation de la version provisoire du plan de lotissement, il faudra déposer la preuve d'une justification licite et suffisante des systèmes proposés de gestion et de drainage des eaux pluviales, et répondre à cette exigence avant les premiers travaux de viabilisation ou d'enregistrement, selon le premier terme atteint.
- 9) Dans les cas où la Ville a pris connaissance de l'information nouvelle de concert avec les organismes de conservation, les propriétaires fonciers visés et les autres intervenants compétents, les exigences qui découlent de cette information nouvelle peuvent annuler et remplacer celles d'un plan directeur du drainage approuvé ou d'une étude de viabilisation approuvée.
- 10) Dans les cas où les infrastructures auxiliaires définies dans un plan de gestion environnementale, dans un plan directeur du drainage ou dans une étude directrice de la viabilisation ne sont pas encore aménagées, les mesures provisoires doivent comprendre des dispositions selon lesquelles il faut instituer des mécanismes de surveillance et des mesures d'atténuation à la satisfaction de la Ville et de l'office de protection de la nature pour veiller à ce que les nouveaux travaux d'aménagement respectent les objectifs de la qualité et de la quantité d'eaux pluviales précisés dans ces documents.
- 11) Les nouveaux plans sont étayés par une étude directrice de la viabilisation approuvée, un plan de gestion environnementale et une étude du bassin hydrographique et doivent être établis conformément au mandat approuvé pour chacun de ces plans ou chacune de ces études. Le mandat général sera approuvé par le Conseil municipal et sera mis au point et approuvé par le personnel de la Ville pour chaque plan local.
- 12) Dans le cadre des demandes complètes d'aménagement, les nouveaux travaux d'aménagement dans un quartier projeté doivent être étayés par une étude directrice de viabilisation approuvée, par un plan de gestion environnementale approuvé et par une étude du bassin hydrographique elle aussi approuvée. La portée de ces études doit s'étendre à tous les terrains contigus à aménager, sauf approbation contraire de la Ville.

13) Les nouveaux plans locaux établis pour les travaux d'aménagement dans la surzone des quartiers projetés seront étayés par une étude de viabilisation principale approuvée par le Conseil municipal conformément aux exigences exposées dans le Plan directeur des infrastructures.

14) À moins d'être définies dans le Plan directeur des infrastructures, les infrastructures des eaux pluviales et des eaux usées destinées à étayer les nouveaux travaux d'aménagement (comme les systèmes de gestion des eaux pluviales et les stations de pompage des réseaux d'égout) seront aménagées dans la zone d'habitation.

- a) Dans les cas nécessaires, et sous réserve de la modification de ce plan, on pourra autoriser les rajustements à apporter au périmètre d'habitation afin de tenir compte des infrastructures nécessaires, à la condition de ne pas augmenter, en chiffres nets, la superficie du terrain dans la zone d'habitation;
- b) dans les cas extraordinaires et lorsqu'il n'est pas possible d'apporter des rajustements au périmètre d'habitation, on pourra consentir des exceptions à l'extérieur des zones de ressources agricoles ou des zones de l'environnement naturel, à la condition que le Conseil municipal approuve un plan local et les études justificatives.

15) Le surdimensionnement des infrastructures planifiées, au-delà des dimensions exigées pour la viabilisation des projets d'aménagement approuvés dans le périmètre urbain, ne sera autorisé qu'à la condition d'approuver une étude directrice de viabilisation et que dans les cas où le surdimensionnement n'a pas pour effet d'aménager individuellement la zone des ressources agricoles ou les zones environnementales naturelles.

16) Il faut mettre à jour dans les cas suivants une étude directrice de viabilisation ou un plan de gestion environnementale :

- a) les conditions selon lesquelles l'étude a été réalisée ont changé considérablement;
- b) les changements que l'on propose d'apporter aux infrastructures planifiées nécessaires pour viabiliser un lotissement auraient une incidence importante sur les besoins en infrastructures d'un autre lotissement dans l'étude de viabilisation principale et dans l'aire de l'étude du plan de gestion de l'environnement;
- c) l'approbation se rapportant à la catégorie de l'évaluation environnementale pertinente est échue.

17) Dans les cas où une étude directrice de la viabilisation précise que les nouvelles infrastructures doivent être financées grâce à des redevances d'aménagement dont il n'est pas encore question dans le *Règlement sur les redevances d'aménagement*, il se peut que le promoteur soit appelé à en financer d'emblée les coûts. La Ville peut alors rembourser le promoteur en fonction du calendrier prévisionnel du projet dans l'étude contextuelle afin d'étayer le *Règlement sur les redevances d'aménagement*.

18) La Ville doit concevoir et réaliser les travaux de modernisation financés grâce à des redevances d'aménagement et à apporter à des infrastructures existantes d'aqueduc et d'égout. Ces travaux de modernisation peuvent être réalisés dans le cadre d'un accord de financement initial conclu entre la Ville et le promoteur et faisant état du financement du projet.

- 19) La Ville doit exiger une évaluation des coûts du cycle de la durée utile dans le cadre de l'évaluation des infrastructures de rechange dans une étude directrice de la viabilisation.
- 20) Les études directrices de la viabilisation doivent faire état de l'étalement des nouvelles infrastructures pour étayer les nouveaux travaux d'aménagement se déroulent non loin des aménagements urbains existants.
- 21) La Ville détermine l'implantation, l'échelle et les responsables compétents dans les services municipaux, les services publics et les finances municipales, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur des infrastructures et des études directrices de la viabilisation.
- 22) La Ville n'est pas tenue d'assurer les services avant le délai prévu dans le Plan directeur des infrastructures et tant qu'elle ne dispose pas du financement à y consacrer.
- 23) Les demandes portant sur les nouveaux travaux d'aménagement doivent démontrer, à la satisfaction de la Ville, que les terrains seront viabilisés et permettront de réaliser les aménagements proposés.
  - a) Dans les cas où les terrains ne sont pas suffisamment viabilisés ou ne peuvent pas encore l'être pour pouvoir être aménagés, la Ville peut se prévaloir des dispositions de report du *Règlement de zonage* afin d'encadrer les délais d'aménagement.
  - b) Dans les cas où les terrains ne sont pas suffisamment viabilisés ou ne peuvent pas l'être pour justifier le plan de lotissement proposé, la Ville ne délivre pas l'approbation provisoire de ce plan.

#### 4.7.2 Promouvoir un modèle abordable et durable dans l'aménagement des infrastructures

- 1) La viabilisation des infrastructures d'aqueduc et d'égout est essentielle à la santé et à la protection de l'environnement. La Ville assure ces services dans les secteurs des services publics définis. Comme l'indique le Plan directeur des infrastructures, la Ville a un certain nombre de secteurs de services publics qui sont constitués :
  - a) des réseaux centraux de distribution de l'eau et de collecte des égouts sanitaires dans le secteur urbain;
  - b) des services publics d'aqueduc et d'égout sanitaire dans les villages de Munster, de Carp, de Richmond et dans les secteurs de Greely, de Manotick, de Carlsbad Springs, de Notre-Dame-des-Champs et de Vars;
  - c) de certains sites de la Ceinture de verdure;
  - d) d'un nombre limité de sites dans lesquels les services sont assurés en raison de circonstances exceptionnelles, par exemple pour répondre à un motif de préoccupation sanitaire précis.
- 2) Les travaux d'aménagement dans les secteurs de services publics doivent se dérouler en fonction des services publics d'aqueduc et d'égout complets.

3) La Ville n'est pas du tout obligée d'assurer le raccordement des services avec un lot dans les secteurs de services publics.

4) La Ville peut prévoir le prolongement ou la création de nouveaux secteurs de services publics dans le secteur rural dans les cas où l'on juge que les services publics représentent la solution appropriée dans les cas suivants :

- a) pour corriger un problème sanitaire ou environnemental public dans un secteur viabilisé par une entreprise privée dans les cas suivants :
  - i) une étude globale de la viabilisation a été approuvée et fait appel à des critères normalisés, dont les coûts et les avantages destinés à évaluer différentes options de viabilisation pour assurer les services publics d'aqueduc et d'égout;
  - ii) le périmètre du secteur de services publics est défini et les modalités selon lesquelles les services sont assurés sont établies;
  - iii) les mécanismes du financement des dépenses en immobilisations, des frais d'exploitation et des coûts de la réserve du remplacement des infrastructures sont à la satisfaction du Conseil municipal;
- b) pour autoriser les raccordements avec des maisons individuelles sur les lots qui ne sont pas zonés pour des besoins agricoles, existantes à la date à laquelle le Plan est adopté et dont la façade donne sur une conduite d'eau principale ou d'égout sanitaire local;
- c) pour étayer la croissance planifiée des villages dans les cas suivants :
  - i) une étude directrice de viabilisation reprenant les critères normalisés, ainsi que les coûts et les avantages pour l'évaluation d'une série d'options de viabilisation, est préparée et est approuvée par le Conseil municipal pour justifier un plan de conception communautaire ou un plan secondaire;
  - ii) le périmètre du secteur de services publics est défini et les modalités selon lesquelles les services sont assurés sont établies;
  - iii) les mécanismes du financement des dépenses en immobilisations, des coûts d'exploitation et des coûts de la réserve du remplacement des infrastructures sont à la satisfaction du Conseil municipal;
- d) pour étayer le développement économique du secteur rural en réunissant toutes les conditions suivantes :
  - i) le projet d'aménagement est expressément défini, et dans le cadre d'un processus d'examen des travaux d'aménagement, on peut constater qu'il s'agit d'un projet exceptionnel selon l'évaluation;
  - ii) la superficie des terrains qui porte la désignation voulue dans le secteur des services publics existant dont la localisation prévoit des exigences comparables à celles du secteur visé, pour permettre de réaliser ce projet exceptionnel, est insuffisante selon l'horizon prévisionnel du Plan;
  - iii) la désignation des terrains visés ne déborde pas la capacité du Plan à permettre d'aménager des établissements industriels et logistiques dans d'autres sites déjà désignés au-delà de l'horizon prévisionnel établi;
  - iv) les terrains visés ne portent pas la désignation de zone de ressources agricoles et ne sont pas des surzones d'agrégats, à moins que les propriétaires fonciers puissent déposer la justification,

établie par un expert compétent, que les ressources en agrégats seront épuisées sur l'horizon prévisionnel du Plan;

- v) les terrains visés sont proches d'un échangeur autoroutier et y donnent accès;
- vi) une étude de viabilisation qui respecte toutes les directives de la Ville dans la conception des infrastructures pour toutes les phases de la viabilisation est approuvée par le Conseil municipal;
- vii) les mécanismes prévus pour les dépenses en immobilisations, les coûts d'exploitation et les coûts de la réserve du remplacement des infrastructures sont établis à la satisfaction du Conseil municipal;
- viii) l'origine du financement des coûts est à la satisfaction du Conseil municipal;
- ix) les mécanismes du financement des coûts sont définis et les propriétaires fonciers bénéficiaires sont d'accord avec ces mécanismes;
- x) le projet d'aménagement est expressément défini, et on peut constater qu'il s'agit d'un projet exceptionnel grâce à l'étude fondée sur le développement économique et approuvée par le Conseil municipal, étude qui démontre le fort potentiel de produire des retombées nettes pour la Ville d'Ottawa.

5) Tous les projets d'aménagement qui sortent du périmètre des secteurs de services publics doivent être viabilisés en faisant appel à des services privés (réseau privé de puits et réseau privé d'égout).

6) Les services partiels ne doivent être envisagés que dans les cas suivants :

- a) il faut viabiliser les aménagements pour corriger les lacunes des différents services d'égout et d'aqueduc assurés sur les lieux dans les projets d'aménagement existants;
- b) dans le secteur urbain et dans les villages dans lesquels les travaux d'aménagement sont déjà partiellement viabilisés, la proposition porte sur un projet d'aménagement intercalaire mineur;
- c) dans les cas où une étude approuvée fait état du potentiel d'une nouvelle contamination de l'aquifère par les effluents du réseau de fosses septiques privé, parce que l'eau est consommée sans discernement ou que les pratiques septiques comportent des lacunes;
- d) pour viabiliser des projets d'aménagement existants dans le village de Manotick.
- e) la Ville peut étudier la viabilité de prolonger le réseau d'aqueduc jusqu'au couloir routier de Carp dans le cadre d'une évaluation environnementale municipale à financer intégralement par les propriétaires fonciers qui en profiteront et peut étendre la zone de desserte publique de l'aqueduc à la condition de pouvoir démontrer que le réseau fonctionne sans avoir à engager de frais opérationnels extraordinaires et que le prolongement puisse être entièrement financé par les propriétaires fonciers qui en profiteront;
- f) la Ville peut envisager d'apporter au Plan officiel une modification propre au site afin de réviser la zone de desserte publique pour relier l'aqueduc aux lots des pôles d'emploi ou institutionnels situés non loin du réseau existant de distribution de l'eau à la condition que l'eau ne soit pas utilisée massivement dans des activités industrielles, qu'il n'y ait pas d'incidence opérationnelle extraordinaire et que le raccordement soit entièrement financé par les propriétaires fonciers qui en profiteront.



7) Il existe, dans le secteur de services publics, des enclaves de projets d'aménagement viabilisées par le secteur privé, et ces enclaves sont représentées dans l'appendice 9. La Ville n'est pas du tout obligée de raccorder ces lots au réseau.

8) Dans les cas où l'on propose d'aménager de nouveaux lots pour construire des habitations en faisant appel à des réseaux d'égout privés, dont les zones de viabilisation partielle, la taille minimum des lots doit être de 0,4 hectare dans les villages et dans les zones de viabilisation privée indiquées dans l'appendice 9. Dans le secteur du transect rural hors des villages, sauf dans le secteur du transect rural, où la taille minimum des lots doit être de 0,8 hectare dans le secteur rural.

9) Dans les cas où l'on propose de réaliser de nouveaux travaux d'aménagement qui s'en remettent aux réseaux d'égout privés, dont les secteurs de viabilisation partielle, il faut conserver, pour le réseau d'égout, une superficie d'au moins 800 mètres carrés non aménagés.

10) Dans les cas où l'on propose d'aménager de nouveaux lots pour construire, dans les enclaves de services privés, des habitations qui s'en remettent à des services privés, la superficie minimum des lots doit être de 0,4 hectare.

11) Dans les cas où un secteur de services publics n'est pas viabilisé par des infrastructures publiques, la Ville peut autoriser des travaux d'aménagement sur le domaine viabilisé par le secteur privé sur les lots de plus de 0,4 hectare si l'on peut démontrer à la satisfaction de la Ville que ces travaux d'aménagement :

- a) sont destinés à être réalisés dans un secteur qu'il n'est pas possible à l'heure actuelle, techniquement ou financièrement, de viabiliser grâce à des infrastructures publiques;
- b) peuvent être correctement viabilisées par des infrastructures individuelles privées conformément aux politiques du Plan;
- c) sont constitués :
  - i) d'un bâtiment unique à vocation commerciale, institutionnelle ou publique;
  - ii) d'un projet intercalaire résidentiel dans des grappes résidentielles;
  - iii) du morcellement d'un domaine agricole selon les modalités prévues dans la sous-section 9.1 du Plan;
  - iv) d'autres aménagements dont la nature et l'échelle sont comparables;
- d) ne doivent pas nuire à l'aménagement projeté du secteur dans le domaine viabilisé par les infrastructures publiques;
- e) doivent être raccordés aux infrastructures publiques complètes dès que les ouvrages aménagés sont mis en service.

12) La Ville ne doit pas autoriser les travaux d'aménagement pour permettre au rejet des pompes d'exhaure dans l'égout sanitaire.

13) La Ville n'a pas du tout l'obligation de prévoir ni d'autoriser un nouveau raccordement au réseau goutte à goutte de Carlsbad Springs.

- 14) Les nouveaux raccordements peuvent être autorisés avec les lots dont la façade donne sur le réseau goutte à goutte de Carlsbad Springs dans les cas suivants, sous réserve de la capacité disponible :
- a) pour les lots résidentiels situés en face du réseau existant;
  - b) pour les nouveaux lots dissociés situés en face du réseau existant;
  - c) pour les annexes résidentielles sur un terrain de façade;
  - d) pour les aménagements non résidentiels dont la façade donne sur le chemin Boundary;
  - e) pour les aménagements industriels et logistiques existants dans le secteur rural à l'est du chemin Boundary.
- 15) Dans le cadre des demandes complètes, dans lesquelles on propose des travaux d'aménagement en tenant compte des services individuels privés, la Ville exige que l'on dépose, avec la demande, suffisamment d'information pour évaluer la probabilité selon laquelle :
- a) l'eau souterraine est présente en quantité suffisante sur l'emplacement pour répondre aux besoins de l'aménagement;
  - b) il est possible de construire un puits sur les lots visés qui ne sera pas touché par les sources potentielles de contamination des eaux souterraines repérées dans le secteur;
  - c) la qualité de l'eau souterraine correspond aux normes, objectifs et lignes directrices en matière d'eau potable de l'Ontario ou les dépasse;
  - d) l'exploitation du système d'élimination des eaux usées sur les lots n'entraînera pas d'impacts négatifs sur le puits à construire sur le(s) lot(s) et sur les puits des propriétés voisines;
  - e) l'aménagement n'excède pas la capacité de réserve du système municipal de halage des eaux usées.
- 16) À titre de condition de l'approbation provisoire des lotissements sur des aménagements privés aménagés individuellement, l'enregistrement peut se dérouler uniquement par tranches de 40 lots ou moins. L'enregistrement des tranches suivantes ne peut se dérouler que d'après un rapport de surveillance confirmant la fonction continue des tranches suivantes de l'aménagement conformément à la politique 15) ci-dessus.
- 17) L'aménagement de deux à cinq unités partageant des systèmes de traitement de l'eau et d'épuration des eaux usées sera autorisé seulement à la condition que toutes les unités appartiennent au même propriétaire et pourvu que les exigences de la politique 15) soient respectées.
- 18) Pour délivrer l'approbation voulue, l'aménagement de puits privés doit être étayé d'un rapport satisfaisant d'inspection de puits dans le cadre du processus d'obtention du permis de construire.
- 19) Une des conditions de l'approbation du plan de lotissement prévoit que le promoteur devra mettre en place un puits de surveillance à l'usage de la Ville et ce, sans frais pour cette dernière. La Ville aura un accès illimité à ce puits afin de surveiller l'état des eaux souterraines. Lorsque l'aménagement du lotissement se fait en plusieurs phases, un puits de surveillance pourrait être exigé pour chacune des

phases. La Ville peut, à son gré, décider de ne pas exiger de puits de surveillance, lorsqu'il y en a déjà en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences du programme de supervision de la Ville.

20) Les petits ouvrages de purification de l'eau et d'épuration des eaux usées, c'est-à-dire les systèmes viabilisant un bâtiment isolé ou un complexe de bâtiments appartenant à un propriétaire unique qui l'exploite et l'administre, peuvent être envisagés dans les zones commerciales ou industrielles hors de la zone de desserte publique.

21) Les petits ouvrages d'aqueduc et d'égout destinés à étayer les aménagements résidentiels ne seront pas autorisés.

22) La Ville peut envisager de petits ouvrages de purification de l'eau et d'épuration des eaux usées, pour viabiliser un aménagement constitué d'un établissement institutionnel ou d'une maison de retraite, ou dans les cas où le propriétaire a conclu une entente de responsabilité avec la Ville. Cette entente doit comprendre entre autres, sans toutefois s'y limiter, les éléments suivants :

- a) la description détaillée des critères de conception des petits ouvrages de purification de l'eau et d'épuration des eaux usées, qui devront répondre aux normes approuvées par la Ville;
- b) les détails des exigences de surveillance, d'exploitation et d'entretien des petits ouvrages de purification de l'eau et d'épuration des eaux usées;
- c) l'intégralité du plan financier qui doit être indexé tous les cinq ans et qui donne une garantie sous la forme d'une lettre de crédit ou d'un document équivalent, correspondant au fonds de réserve d'exploitation et d'immobilisation du système.

23) Dans le cadre d'une demande complète, le promoteur de tout aménagement comprenant l'installation d'un petit ouvrage de purification de l'eau et d'épuration des eaux usées est tenu de soumettre l'information complémentaire suivante à la satisfaction de la Ville :

- a) des analyses d'hydrogéologie et du terrain qui démontrent la viabilité à long terme des ressources en eau et de l'élimination des eaux usées;
- b) une évaluation de la vulnérabilité, conformément aux modalités approuvées;
- c) une étude sur l'utilisation raisonnable permettant de déterminer les répercussions du ou des réseaux d'égouts sur l'eau souterraine, tel que décrit dans les lignes directrices du ministère de l'Environnement;
- d) une évaluation des risques des sources d'eau et des mesures de surveillance et d'atténuation nécessaires pour protéger ces sources.

#### 4.8 Le patrimoine naturel, les espaces verts et la forêt urbaine

La Ville reconnaît, préserve et protège son paysage et son environnement naturels en faisant appel à deux moyens : en recensant les caractéristiques du patrimoine naturel et en désignant les caractéristiques naturelles les plus importantes dans un réseau du patrimoine naturel constitué de zones naturelles essentielles et de zones de liaison naturelles. La Ville reconnaît aussi la contribution de toutes les caractéristiques et zones naturelles à la salubrité de l’environnement, qu’elles appartiennent ou non au réseau du patrimoine naturel. C’est pourquoi la Ville s’est fixé pour objectif de ne rien perdre du couvert forestier et des milieux humides de son secteur rural.

Dans le secteur urbain d’Ottawa, le réseau du patrimoine naturel se recoupe avec un réseau d’espaces verts connectés et constitués de zones naturelles et semi-naturelles, d’espaces ouverts et de sentiers dans le domaine public. De nombreux parcs sont aussi aménagés dans ce réseau d’espaces verts et complètent ce réseau; ils ont toutefois leurs propres politiques et leur propre zonage, qui sont adaptés à leur forme et à leur fonction. Le réseau des espaces verts permet à tous les résidents d’Ottawa d’avoir accès à l’ensemble des bienfaits de la nature, notamment en faisant la promotion du bien-être individuel et de la santé communautaire, en améliorant la résilience contre les effets du changement climatique, en particulier les hausses prévues du mercure pendant les épisodes de chaleur extrême.

Les arbres apportent de nombreux bienfaits. Les grands arbres matures sont particulièrement prisés pour leur contribution à la résilience et au caractère de la Ville. Or, les arbres urbains continuent d’être malmenés par la croissance, par les espèces envahissantes et les maladies et par le vieillissement

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Protéger l’environnement naturel de la Ville en établissant le réseau du patrimoine naturel, en recensant les caractéristiques du patrimoine naturel et en adoptant les politiques afférentes.
- 2) Offrir aux résidents des moyens d’accès équitables au couvert forestier urbain.
- 3) Offrir aux résidents des moyens d’accès équitables à un réseau urbain inclusif d’espaces verts.

naturel. En réaction, la Ville a adopté des politiques, des règlements et des processus rigoureux pour préserver et développer le couvert forestier urbain.



Photo : Amy MacPherson

#### 4.8.1 Protéger l'environnement naturel de la Ville en établissant le réseau du patrimoine naturel, en recensant les caractéristiques du patrimoine naturel et en adoptant les politiques afférentes

1) Le réseau du patrimoine naturel est constituée de zones naturelles essentielles et de zones de liaison naturelles. Les caractéristiques du patrimoine naturel se trouvent à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du réseau du patrimoine naturel. Le réseau du patrimoine naturel et ses caractéristiques sont soumis à une norme de protection plus rigoureuse que la norme qui régit les caractéristiques hors du réseau du patrimoine naturel. L'annexe C11 fait état du réseau du patrimoine naturel d'Ottawa et, dans toute la mesure du possible, des surzones correspondant aux caractéristiques du patrimoine naturel d'Ottawa. Les politiques sur les surzones du patrimoine naturel sont reproduites dans la sous-section 5.6.4.

2) La Ville doit tâcher d'améliorer l'intégrité et la connectivité à long terme du réseau du patrimoine naturel grâce à la planification de l'aménagement du territoire, aux processus d'aménagement, à l'acquisition et à la préservation du domaine, ainsi qu'aux mesures adoptées pour étayer la préservation et l'intendance réfléchies du domaine privé.

3) La Ville reconnaît les caractéristiques suivantes du patrimoine naturel, au sens où elles sont définies dans les Lignes directrices sur l'étude des répercussions environnementales d'Ottawa :

- a) les milieux humides importants;
- b) l'habitat des espèces menacées et en péril;
- c) le domaine boisé important;
- d) les vallées importantes;
- e) l'habitat faunique important;
- f) les zones d'intérêt naturelles et scientifiques;
- g) les caractéristiques naturelles du secteur urbain;
- h) les zones de l'environnement naturel;
- i) les caractéristiques et les couloirs des liaisons naturelles;
- j) les caractéristiques du bassin hydrographique;
- k) les caractéristiques des eaux de surface, dont l'habitat des poissons;
- l) les caractéristiques de la forme du domaine foncier;

4) Les politiques sur les surzones du patrimoine naturel s'appliquent à toutes les caractéristiques de la politique 3), qu'elles figurent ou non dans les annexes du Plan officiel.

5) La Ville doit adopter une approche prévoyant de n'inscrire aucune perte nette dans les milieux humides qui ne sont pas considérés comme des milieux d'importance provinciale et le couvert forestier hors du secteur urbain et des villages désignés. La planification de l'aménagement du territoire, les processus d'aménagement, l'acquisition et la préservation des terrains et les mesures adoptées pour étayer la préservation et l'intendance réfléchi du domaine privé font partie des mécanismes qui permettent d'éviter de ne rien perdre en chiffres nets. Les aménagements et la modification des sites sont interdits dans les terres humides d'importance provinciale.

6) En vertu du *Règlement sur la protection des arbres*, les réserves naturelles municipales du domaine public s'entendent des terrains qui prévoient des restrictions particulières dans l'accès et l'utilisation afin d'en protéger la valeur naturelle ou les services écosystémiques. Il s'agit généralement des terrains qui accueillent les espèces en péril, qui comprennent des habitats menacés ou en péril ou qui réunissent d'autres valeurs sensibles que les restrictions normales dans l'utilisation ne suffisent pas à protéger.

7) Dans les cas viables, la Ville gère les forêts et les terres naturelles qui lui appartiennent pour optimiser le stockage et la séquestration du carbone dans la végétation et dans les sols.

#### 4.8.2 Offrir aux résidents des moyens d'accès équitables à un réseau urbain inclusif dans la ceinture verte et à un couvert forestier urbain



1) La forêt urbaine d'Ottawa comprend tous les arbres et leurs environnements de croissance, que les arbres croissent individuellement, en groupes ou dans des terrains boisés, sur le domaine public comme sur le domaine privé.

2) La Ville doit adopter une cible de 40 % pour le couvert forestier urbain, en s'en remettant aux principes directeurs de l'équité, en partie grâce à l'élaboration de cibles secondaires établies d'après l'évolution de la forme urbaine, la résilience climatique et les facteurs environnementaux.

3) La croissance, l'aménagement et la densification doivent préserver le couvert forestier urbain et ses services écosystémiques, conformément à la politique 6) de la sous-section 4.6.2 aux principes suivants :

- a) préserver et aménager l'espace pour des arbres sains et matures sur le domaine privé et le domaine public, notamment en prévoyant des volumes suffisants de sols de grande qualité conformément à la recommandation d'un architecte paysagiste;
- b) sur le domaine urbain assujéti à la réglementation du plan d'implantation ou à des permis d'aménagement communautaire, les projets d'aménagement doivent permettre de créer des zones de plantation d'arbres sur le site et dans le boulevard voisin, selon le cas, en respectant les exigences relatives au volume des sols dans toutes les normes ou les pratiques exemplaires de gestion applicables de la Ville ou conformément à la recommandation d'un architecte paysagiste;
- c) les décisions portant sur la planification et l'aménagement, dont les décisions du Comité de dérogation, doivent tenir compte des répercussions à court terme, à long terme et cumulatives sur la forêt urbaine à l'échelle des quartiers et de l'ensemble du territoire urbain;
- d) Lorsqu'il s'agit d'étudier les répercussions sur les différents arbres, les décisions prises dans la planification et dans l'aménagement, dont les décisions du Comité de dérogation, doivent donner la priorité à la conservation et à la protection des grands arbres sains;
- e) les processus d'examen de la planification et de l'aménagement doivent étayer les objectifs et l'efficacité de la mise en œuvre du *Règlement sur la protection des arbres*, notamment en tenant tout de suite compte des arbres dans les processus régissant les demandes et les opérations.

4) La Ville doit considérer que les arbres sont des éléments importants :

- a) dans la conception des infrastructures, surtout de concert avec les travaux d'aménagement de moindre impact;



- b) dans la qualité de l'esthétique urbaine;
- c) dans la qualité de l'esthétique des parcs;
- d) dans la conception du réseau de mobilité active de la Ville;
- e) dans la conception des liaisons locales avec le réseau de transports en commun de la Ville.

5) Des programmes de plantation d'arbres et d'intendance de la Ville doivent prioriser l'aménagement des services écosystémiques, à plus forte raison s'ils permettent de promouvoir l'équité sociale et la santé.

6) En étudiant les répercussions sur la forêt urbaine et sur les arbres, on ne doit pas refuser de délivrer les approbations et des permis d'abattage des arbres dans les travaux d'aménagement qui respectent le *Règlement de zonage* ou les modificatifs du *Règlement de zonage*, les dérogations et les consentements qui respectent le Plan officiel. Le Conseil municipal et le Comité de dérogation peuvent refuser une demande d'aménagement qui n'assure pas la superficie et le volume suffisants de sols pour les arbres existants ou nouveaux. Les approbations délivrées par le Conseil et par le Comité de dérogation peuvent prévoir des conditions destinées à permettre de protéger les arbres, d'en abattre et de planter de nouveaux arbres. La Ville et le Comité de dérogation peuvent refuser les demandes d'aménagement dans lesquelles on juge que l'on peut éviter d'abattre des arbres. Cette politique doit aussi s'appliquer au permis d'aménagement communautaire approuvé dans le cadre de pouvoirs délégués ou par le Conseil municipal.

#### 4.8.3 Offrir aux résidents des moyens d'accès équitables à un réseau urbain inclusif d'espaces verts

1) La Ville doit protéger tous ses différents types d'espaces verts selon les modalités exposées dans la section 7 pour leurs services écosystémiques et leur contribution à la vigueur et à l'activité physique des collectivités.

2) En règle générale, et pour promouvoir la santé, la résilience climatique, l'accessibilité, l'équité des genres et la parité sociale, la Ville doit tâcher d'offrir, à tous les résidents du secteur urbain, les droits minimums d'accès suivants à des espaces verts de grande qualité :

- a) un espace vert public permettant de se consacrer à des loisirs passifs ou actifs dans un rayon sécuritaire de 5 minutes à pied (400 m);
- b) deux espaces verts publics dans un rayon sécuritaire de 10 minutes à pied (800 m);
- c) le secteur naturel urbain du domaine public dans un rayon de 15 minutes dans les transports en commun.

3) Dans les cas où les terrains désignés comme espaces verts dans le Plan appartiennent au domaine privé, il ne faut pas penser que le Plan laisse entendre que ces zones sont accessibles au grand public, ni que la municipalité doit faire l'acquisition de ces terrains, sauf en respectant les politiques de la Ville.

## 4.9 Les ressources en eau

L'eau est une ressource essentielle, qu'il faut protéger. Les plans d'eau de surface, les aménagements du bassin hydrographique et les fonctions connexes constituent le réseau des ressources en eau. Les bassins hydrographiques sains apportent de nombreux bienfaits humains, écologiques et sanitaires, dont la salubrité de l'eau potable pour les résidents, l'habitat des poissons et de la faune, la résilience contre le changement climatique, la maîtrise des inondations et de l'érosion, les aires d'agrément récréatives dans la nature et le soutien de l'agriculture, de l'industrie et des autres ressources.



Photo : Ville d'Ottawa

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Protéger, améliorer ou restaurer la qualité et la quantité des plans d'eau de surface et des aménagements du bassin hydrographique.
- 2) Préserver l'état naturel des cours d'eau en gérant l'érosion, la stabilité des pentes et les motifs d'inquiétude causés par les inondations.
- 3) Restreindre ou limiter l'aménagement et la modification des sites non loin des plans d'eau de surface.
- 4) Restreindre ou limiter les travaux d'aménagement ou de transformation des sites non loin des infrastructures de la nappe phréatique.
- 5) Mettre en œuvre les politiques du Plan de protection des sources Mississippi-Rideau et du Plan de protection des sources de la région de protection des sources de la nation Raisin-Sud.

#### 4.9.1 Protéger, améliorer ou restaurer la qualité et la quantité des plans d'eau de surface et des aménagements du bassin hydrographique

1) Les plans du bassin hydrographique et du sous-bassin hydrographique sont préparés et mis à jour par l'organisme responsable de la conservation ou par la Ville, selon le cas, pour orienter la croissance, la densification et l'aménagement, dans les cas où la Ville le juge nécessaire pour assurer la protection à long terme de l'environnement. Les bassins hydrographiques et les sous-bassins hydrographiques sont indiqués dans l'appendice 8A, et les secteurs dont les études sont approuvées sont indiqués dans l'appendice 8B.

2) La Ville priorise, de concert avec les organismes de conservation de la localité, les secteurs de l'aménagement des bassins hydrographiques ou des sous-bassins hydrographiques en tenant compte de



facteurs comme l'état de l'environnement naturel, les impératifs du développement, l'évolution de l'aménagement du territoire ou les recommandations des études de niveau supérieur.

3) En règle générale, les organismes responsables de la conservation mènent l'élaboration des plans d'aménagement des bassins hydrographiques en s'inspirant du mandat élaboré conformément aux documents-cadres approuvés par le Conseil municipal.

4) La Ville doit encadrer l'élaboration des plans d'aménagement des sous-bassins hydrographiques en s'inspirant du mandat élaboré conformément aux documents-cadres approuvés par le Conseil municipal. Ce mandat doit tenir compte des conditions climatiques projetées.

5) Dans les cas où il n'existe pas de plans pour les bassins hydrographiques ou pour les sous-bassins hydrographiques, la Ville doit par ailleurs s'assurer que la qualité et la quantité des eaux de surface et des eaux souterraines sont protégées ou rehaussées conformément aux études du site et à ses programmes de gestion des eaux souterraines.

#### **4.9.2 Préserver l'état naturel des cours d'eau en gérant l'érosion, la stabilité des pentes et les motifs d'inquiétude causés par les inondations**

1) Il faut préserver l'état naturel des cours d'eau naturels. Dans les cas où une évaluation permet de constater qu'une modification est environnementalement adaptée et conforme à une étude approuvée par le Conseil municipal, cette modification du cours d'eau doit respecter la conception de la voie d'eau naturelle.

#### **4.9.3 Restreindre ou limiter l'aménagement et la modification des sites non loin des plans d'eau de surface et des aménagements du bassin hydrographique**

1) La marge de recule minimum par rapport aux infrastructures des eaux de surface doit correspondre aux limites des travaux d'aménagement établies dans un plan de gestion du bassin hydrographique, du sous-bassin hydrographique ou de l'environnement approuvé par le Conseil municipal.

2) Dans les cas où il n'y a pas de plan de gestion du bassin hydrographique, du sous-bassin hydrographique ou de l'aménagement approuvé par le Conseil municipal ou que ce plan comporte des recommandations incomplètes, la marge de recule minimum par rapport aux plans d'eau de surface doit correspondre à la valeur supérieure parmi les valeurs suivantes :

- a) les limites des travaux d'aménagement établies en fonction de la limite des risques de l'organisme de conservation, qui tient compte de la ligne de crue réglementaire, de la limite du danger géotechnique et de la ceinture des méandres;
- b) les limites des travaux d'aménagement établies en fonction de la limite du risque géotechnique conformément aux Lignes directrices sur la stabilité des pentes approuvées par le Conseil municipal pour les demandes d'aménagement déposées;
- c) 30 mètres à partir du sommet de la rive ou du point maximum que l'eau peut atteindre dans la voie d'eau avant de se déverser sur le terrain voisin;

d) 15 mètres à partir du sommet de la pente stable existant, dans les cas où il y a une pente de vallée définie ou un ravin défini.

3) Les terrains situés dans la marge de recule minimum doivent rester naturellement végétalisés afin de protéger la fonction écologique des plans d'eau de surface contre les incidences des aménagements voisins, sous réserve des exceptions prévues dans les politiques 6) et 7). Toute la végétation naturelle perturbée à cause des travaux d'aménagement ou des activités de modification du site doit être restaurée et rehaussée, dans toute la mesure du possible, en faisant appel à des espèces indigènes, en évitant les espèces envahissantes non indigènes. On ne doit pas permettre d'enfermer complètement un plan d'eau de surface permanent.

4) La marge de recule prévue dans les politiques 1) et 2) doit être mise en œuvre dans le cadre du *Règlement de zonage*, et tous les changements apportés à cette marge doivent faire l'objet d'une modification du *Règlement de zonage* ou d'une dérogation à ce règlement en respectant les politiques de la présente section du Plan officiel.

5) Dans les cas où l'on propose de réaliser des travaux d'aménagement ou de modifier un site dans les des fonctions de drainage d'un cours d'eau supérieur ou non loin de ces fonctions, et que le promoteur demande une exception par rapport à la marge de recule minimum indiquée dans la politique 2), la proposition et les études justificatives doivent porter, à la satisfaction de la Ville, sur :

- a) l'évaluation et la description du site du projet, de la sensibilité aux fonctions de drainage du cours d'eau supérieur et des méthodes de prélèvement des échantillons;
- b) l'évaluation et la classification de la fonction hydrologique, de l'état des rives, des poissons et de leur habitat et de l'habitat terrestre;
- c) les recommandations gestionnelles se rapportant à l'obligation de protéger, de préserver, de maîtriser, de reconstituer ou de maintenir et de reproduire les liaisons terrestres des fonctions de drainage du cours d'eau supérieur et une recommandation correspondante pour la marge de recule minimum appropriée.

6) Il n'est pas autorisé de modifier un site ou de l'aménager dans la marge de recule minimum, sauf dans les cas prévus par ailleurs dans cette section. Constituent des exceptions dans le cadre de cette politique :

- a) l'aménagement ou la modification d'un site dans les cas où les travaux sont approuvés dans le cadre d'un plan secondaire dans le transect du cœur du centre-ville ou dans le transect du secteur urbain intérieur;
- b) les activités qui ont pour effet d'aménager ou d'entretenir des infrastructures en respectant les exigences du processus de l'évaluation environnementale, d'une étude directrice de viabilisation ou des travaux assujettis à la *Loi sur le drainage*;
- c) les modifications à apporter pour les espaces ouverts passifs (dont les sentiers et les points d'accès aux cours d'eau), la restauration environnementale ou les travaux de stabilisation des pentes approuvés par la Ville et par l'organisme de conservation conformément à une évaluation des conditions propres au site;

- d) les activités et les aménagements le long des plans d'eau permanents (cours d'eau et lacs) qui étayent le transport actif (dont les infrastructures de location des canots et des kayaks, les quais pour les embarcations non motorisées et les sentiers) et qui sont approuvés par la Ville et par l'organisme de conservation;
- e) les infrastructures destinées aux activités à pratiquer sur l'eau le long de la rivière des Outaouais, de la rivière Rideau et du canal Rideau, lorsque ces infrastructures sont compatibles avec les désignations représentées dans les annexes de la série B, qu'elles sont élaborées dans le souci de l'environnement, qu'elles préservent l'esthétique riveraine et qu'elles sont approuvées par la Ville, par l'organisme de conservation et par Parcs Canada, le cas échéant, pour assurer :
  - i) les loisirs sur l'eau (dont les clubs de yachts, les marinas et les plages);
  - ii) le transport actif (dont les infrastructures de location des canots et des kayaks et les sentiers);
  - iii) les services de transport sur l'eau (dont les services de traversier et de taxi d'eau, les infrastructures de lancement des embarcations ou les activités à caractère touristique comme les croisières panoramiques);
  - iv) les services commerciaux à petite échelle qui contribuent à un aménagement autorisé en i), ii) ou iii) ci-dessus ou qui sont auxiliaires (y compris les kiosques de concession et les restaurants);
- f) les milieux humides secondaires, dans les cas où :
  - i) les recommandations sur la gestion et sur la marge de recule minimum, pour les milieux humides hydrologiquement connectés de moins de 0,5 hectare de superficie, doivent être établies conformément à la politique 5) pour les fonctions de drainage des cours d'eau supérieurs, de concert avec l'office de protection de la nature;
  - ii) les recommandations sur la gestion et sur la marge de recule minimum, pour les autres milieux humides secondaires, doivent être déterminées grâce à une étude approuvée des répercussions environnementales, de concert avec l'office de protection de la nature et conformément à la politique 5) de la sous-section 4.8.1.

7) Les exceptions relatives aux marges de recule de la politique 2) doivent être étudiées par la Ville de concert avec l'organisme de conservation dans les cas où l'on propose de réaliser des travaux d'aménagement sur des lots existants lorsqu'il est impossible, en raison de l'évolution historique de la région, de respecter la marge de recule minimum à cause de la superficie ou de la localisation du lot, de l'aménagement approuvé ou existant du lot ou d'autres contraintes physiques, pourvu que les conditions suivantes soient respectées à la satisfaction de la Ville :

- a) la fonction écologique du site est restaurée et améliorée, dans toute la mesure du possible, grâce à la naturalisation en faisant appel à des techniques de végétation et de bio-ingénierie indigènes et non invasives pour maîtriser l'érosion et stabiliser les sols;
- b) les bâtiments et les structures sont localisés ou relocalisés dans un secteur du lot existant qui permet d'améliorer la marge de recule existante, dans toute la mesure du possible, sans se rapprocher du plan d'eau de surface ni empiéter sur ce plan d'eau.

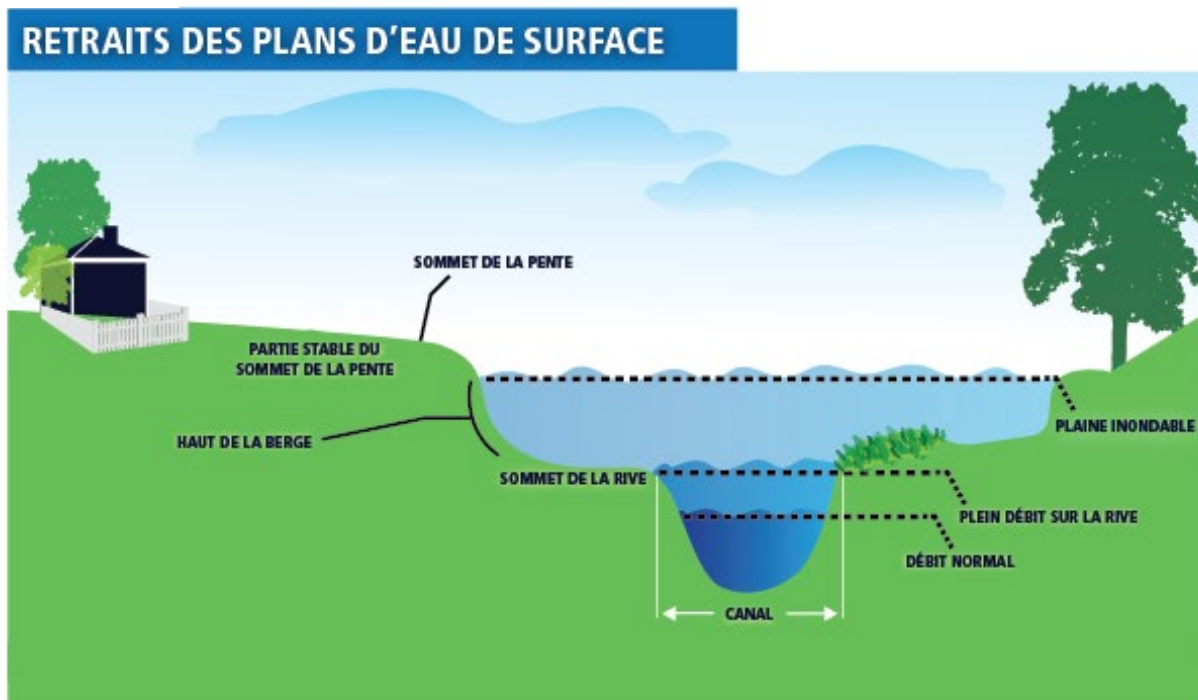
8) Malgré les politiques 1) et 2), le lot créé par morcellement peut comprendre un terrain dans la marge de recule minimum si les critères suivants sont satisfaits :

- a) dans le périmètre urbain, la Ville et l'organisme de conservation jugent que le morcellement n'aura pas d'incidence négative sur les habitats aquatiques ou riverains et ne restreindra pas l'accès public existant ou planifié à la rivière des Outaouais, à la rivière Rideau ou au canal Rideau;
- b) dans les cas où la stabilité des pentes constitue un problème, la superficie du lot hors de la limite du danger géotechnique est suffisante pour respecter la superficie minimum obligatoire du lot, et les Lignes directrices sur la stabilité des pentes approuvées par le Conseil pour les demandes d'aménagement sont respectées;
- c) la superficie du lot hors de la marge de reculement minimum est suffisante pour permettre d'aménager toutes les structures et tous les services d'aqueduc et d'égout.

9) Dans les cas où l'on propose de réaliser des travaux d'aménagement viabilisés grâce à des services privés, les réservoirs septiques ou les conduites de distribution ne peuvent pas être installés dans la marge de reculement minimum à partir des plans d'eau de surface, à moins que la Ville ait autorisé une autre marge de reculement de concert avec l'organisme de conservation.

10) Outre les dispositions décrites dans la présente section pour les marges de reculement, les propositions d'aménagement non loin des drains municipaux ou d'autres ouvrages visés par la *Loi sur le drainage* doivent également assurer en permanence des moyens d'accès évidents à l'espace opérationnel licite non loin du drain. Cet espace opérationnel est défini dans le rapport de l'ingénieur adopté dans le cadre d'un règlement approuvé par le Conseil en vertu de la *Loi sur le drainage* pour la construction et l'entretien éventuel des ouvrages de drainage.

**Figure 17**



#### 4.9.4 Orienter les aménagements projetés hors des terrains dangereux et des zones inondables

1) La Ville doit protéger les caractéristiques du bassin hydrographique qui permettent d'assurer l'alimentation en eau potable ou dans les cas où le bassin hydrographique alimente un plan d'eau de surface. Les programmes de gestion du bassin hydrographique de la Ville doivent prévoir de l'information justificative et doit constituer le fondement de l'évaluation des projets d'aménagement.

2) La protection des fonctions du bassin hydrographique et de ses fonctions hydrologiques sera assurée en faisant appel aux moyens suivants :

- a) préparation et mise en œuvre des recommandations sur les bassins hydrographiques et des sous-bassins hydrographiques et des évaluations portant sur les bassins hydrographiques des sites conformément aux directives approuvées par le Conseil municipal;
- b) les travaux d'aménagement ou de modification des sites ne doivent être autorisés que dans les bassins hydrographiques ou à proximité de ces bassins dans les cas où il est démontré que ces caractéristiques et leurs fonctions hydrologiques correspondantes doivent être protégées et être améliorées ou restaurées dans la mesure du possible;
- c) les travaux d'aménagement et de modification des sites doivent cadrer avec les conclusions et les recommandations du rapport de l'analyse hydrogéologique et du relief approuvée.

#### 4.9.5 Mettre en œuvre les politiques du Plan de protection des sources Mississippi-Rideau et du Plan de protection des sources de la région de protection des sources de la nation Raisin-Sud

1) Toutes les activités ou tous les aménagements se déroulant dans des zones vulnérables désignées représentées dans l'annexe C15 et considérés comme des menaces importantes pour l'eau potable doivent respecter l'ensemble des politiques applicables du Plan de protection des sources approuvé et peuvent être interdits, restreints ou réglementés par ailleurs. Les décisions municipales afférentes doivent respecter la cartographie et les politiques reproduites dans la version la plus récente du Plan applicable à la protection des sources.

2) Les secteurs de protection des têtes de puits et les zones de protection des prises d'eau situées dans les municipalités voisines peuvent s'étendre au territoire de la Ville d'Ottawa. La Ville doit mettre en œuvre les politiques du Plan de protection des sources dans ces secteurs et dans ces zones, conformément aux exigences de la *Loi de 2006 sur l'eau saine* et doit consulter les municipalités visées dans le cadre de l'examen des projets d'aménagement à approuver en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

3) La Ville doit définir, dans le cadre du *Règlement de zonage*, les types de travaux d'aménagement qui doivent être analysés attentivement afin de dépister les activités qui pourraient constituer des menaces pour l'eau potable dans les secteurs de protection des têtes de puits et dans les zones de protection des

prises d'eau représentés dans l'annexe C15 et qui pourraient obliger à envoyer l'avis prévu à l'article 59 de la *Loi de 2006 sur l'eau saine*.

4) Pour savoir si une activité correspondant à un projet d'aménagement proposé dans un secteur de protection des têtes de puits ou dans une zone de protection des prises d'eau représentés dans l'annexe C15 constituerait une menace importante pour l'eau potable, le promoteur doit faire connaître les activités proposées dans une demande complète.

5) Dans les cas où les répercussions des projets d'aménagement ou des activités proposés ne peuvent pas être maîtrisées afin d'en réduire, à la satisfaction de la Ville, les risques pour les sources d'eau potable, on ne doit pas autoriser ces projets d'aménagement ou ces activités.

6) Il faut déposer des propositions d'aménagement ou de modification des sites dans les zones vulnérables désignée représentées dans l'annexe C15 afin d'évaluer l'évolution potentielle des notes de vulnérabilité et prévoir un rapport à la satisfaction de la Ville. Il se peut que l'on ne puisse pas approuver les activités qui donnent lieu à des zones nouvelles ou agrandies dans lesquelles on pourrait considérer que les menaces qui pèsent sur l'eau potable sont importantes en vertu de la *Loi de 2006 sur l'eau saine*.

7) La Ville peut mettre en œuvre différentes mesures de protection dans les secteurs de protection des têtes de puits très sensibles (soit les terrains dont la note de vulnérabilité est égale ou supérieure à 8), notamment, sans toutefois s'y limiter, l'acquisition de terrains, les servitudes de conservation, les conditions des travaux d'aménagement et les programmes de partenariat avec les propriétaires fonciers.

8) Avant d'établir un nouveau puits municipal d'eau potable, la Ville doit consulter la région de protection des sources d'eau potable et collaborer au processus de modification du Plan de protection des sources conformément aux exigences de la *Loi de 2006 sur l'eau saine*. La Ville doit tenir compte des répercussions potentielles sur les aménagements existants et sur des aménagements autorisés dans le secteur de protection des têtes de puits et doit éviter d'aménager un nouveau puits municipal d'eau potable dans les secteurs dans lesquels on autorise des activités qui pourraient constituer une menace importante pour l'eau potable.

9) La Ville doit adopter des mesures destinées à protéger les réseaux d'eau potable communaux dont des entreprises privées sont propriétaires et exploitantes et qui servent six lots ou résidences privées ou plus dans les cas nécessaires pour préserver la qualité et la quantité de l'alimentation locale en eau potable et pour prévenir ou atténuer toutes les menaces importantes qui pèsent sur les sources d'eau potable.

10) Dans les travaux d'aménagement réalisés dans les aquifères très vulnérables et dans les zones importantes de recharge du bassin hydrographique, indiqués dans les rapports d'évaluation de la protection des sources de la localité, on encouragera à mettre en œuvre les règles de l'art de la gestion pour permettre de protéger les provisions du bassin hydrographique régional.

#### 4.10 Les infrastructures scolaires

L'école est une pierre d'assise pour les collectivités saines et complètes; elle constitue une pièce maîtresse de la vie collective. Elle est un élément essentiel des quartiers du quart d'heure.

Hormis leur vocation première d'institutions d'enseignement, les infrastructures scolaires peuvent faire partie des ressources collectives des quartiers; il s'agit entre autres des centres de garde d'enfants agréés, des espaces récréatifs et culturels en intérieur et en extérieur, des sentiers, des points de rassemblement informels et des espaces verts. Puisqu'il s'agit d'un carrefour de la vie collective, il est nécessaire de prévoir, pour les résidents de tous les groupes d'âge et de tous les niveaux d'aptitude, des moyens d'accès durables et pratiques. Les écoles et leur contexte environnant offrent des occasions importantes de promouvoir la résilience climatique et les objectifs stratégiques pour des collectivités saines et inclusives. Les politiques ci-après sur les écoles doivent être étayées par des plans locaux et par le Plan directeur des transports.

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Permettre de se rendre à l'école à pied ou à vélo ou de prendre l'autobus facilement et en toute sécurité grâce à l'aménagement favorable des sites et des quartiers.
- 2) Implanter les écoles et les autres aménagements de quartier à proximité, pour permettre d'offrir aux résidents des moyens d'accès pratiques.
- 3) Donner aux arbres une place importante dans l'espace en plein air



Photo : Ville d'Ottawa

#### 4.10.1 Permettre de se rendre à l'école à pied ou à vélo facilement et en toute sécurité grâce à l'aménagement favorable des sites et des quartiers

1) Les écoles primaires et secondaires doivent être autorisées dans toutes les zones portant des désignations urbaines, dans les villages et dans certains sites du transect rural le cas échéant. Elles ne sont pas autorisées dans le secteur portant la désignation de zone industrielle et logistique, dans les zones des milieux humides importants et dans les zones environnementales naturelles, ni dans les aménagements naturels urbains ou sur les terrains acquis dans le cadre de la réservation des terrains à vocation de parcs.

2) Les bâtiments scolaires doivent être implantés pour éviter qu'ils soient encombrants et pour économiser la superficie. Les sites scolaires doivent prioriser les choix de mobilité sécuritaire et durable dans le transport actif, dont les déplacements à pied et à vélo, ainsi que les principaux moyens permettant de se déplacer pour se rendre à l'école et pour en revenir. Il s'agit entre autres :

- a) de prévoir des circuits piétonniers et cyclables sécuritaires à destination des écoles en prenant des décisions dans le transport, l'aménagement du territoire et la conception et en mettant l'accent sur la conception des aménagements prioritaires destinés aux piétons dans la zone scolaire piétonnable;
- b) de mettre en œuvre des dispositifs de modération de la circulation sur les circuits piétonnables à destination des écoles afin de réduire la vitesse de la circulation automobile sans qu'il soit nécessaire de faire appliquer les règlements, d'accroître la visibilité des enfants et des jeunes aux intersections et d'aménager aux intersections des passages sécuritaires qui donnent la priorité aux piétons;
- c) de s'assurer que dans la mesure du possible, les routes locales sont conçues et balisées pour abaisser les vitesses de circulation effectives. On peut se pencher sur les possibilités de réduire encore la vitesse de circulation automobile sur toutes les routes situées à moins de 400 mètres à pied des sites scolaires;
- d) d'implanter les écoles centralisées et intégrées dans les quartiers dans le cadre du quadrillage des rues, dans des lieux qui favorisent le transport actif des élèves et des parents;
- e) de prévoir des infrastructures suffisantes, visibles, ombragées, sécuritaires et abritées dans la mesure du possible pour le stationnement des vélos;
- f) de concevoir les infrastructures de stationnement, dans les cas où elles sont prévues, conformément aux politiques sur les secteurs-transects et, en règle générale, de les internaliser et de les implanter à l'écart des façades donnant sur les rues;
- g) d'implanter les écoles sur des sites avec un écart d'au moins deux façades fonctionnelles de rues afin de réduire les conflits avec les autobus et les usagers du transport actif;
- h) de donner la priorité fonctionnelle aux zones de dépose des élèves qui descendent des autobus scolaires par rapport aux zones de dépose des passagers des voitures particulières dans la conception des moyens d'accès de sortie des points de dépose;
- i) d'implanter des zones de dépose des autobus scolaires et des zones de prise en charge et de dépose des passagers (ZDPP) dans l'emprise, plutôt que sur le domaine scolaire, dans la mesure du possible, afin de minorer les bateaux de trottoir et les marges de reculement des cours avant et d'améliorer la sécurité des piétons. Les zones de dépose des autobus scolaires et les ZDPP doivent être aménagées sur des façades distinctes, en faisant appel à des matériaux ou à des coloris visuellement contrastés



dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur, dans la mesure du possible, et les zones de dépose des autobus scolaires et les ZDPP doivent continuer d'être dotées de trottoirs normaux, au lieu d'élargir l'emprise routière.

#### 4.10.2 Implanter les écoles et les autres aménagements de quartier à proximité, pour permettre d'offrir aux résidents des moyens d'accès pratiques

1) Dans la conception des établissements scolaires, il faut aménager parcimonieusement les terrains en donnant d'abord la préférence aux bâtiments scolaires de plusieurs étages et en réduisant le plus possible les marges de reculement.

2) Les écoles doivent généralement regrouper des aménagements compatibles sur les sites pour favoriser une utilisation plus parcimonieuse des terrains et pour promouvoir les quartiers du quart d'heure. Les modalités suivantes doivent s'appliquer dans les sites définis pour les écoles :

a) autoriser différents aménagements complémentaires si un site scolaire est nouveau ou fait partie d'un plan secondaire. Le *Règlement de zonage* doit autoriser les aménagements permis sur les sites scolaires pour tenir compte des aménagements résidentiels, des centres de garde d'enfants agréés, des bâtiments commerciaux à petite échelle et des autres aménagements destinés à servir la collectivité;

b) dans les cas où un conseil scolaire confirme qu'il n'a pas de participation dans un site désigné à cette fin, on peut mettre au point différents aménagements de substitution, dont des aménagements résidentiels;

c) s'il est possible de le faire, la Ville peut envisager de conclure, avec le conseil scolaire, un accord de partenariat dans l'aménagement des infrastructures. Ainsi, un conseil scolaire ou des conseils scolaires et la Ville peuvent conclure un accord pour des infrastructures de loisirs communes dans les parcs, dans les cas opportuns;

d) nulle disposition de la présente section n'a pour effet d'exempter les travaux d'aménagement des exigences relatives aux terrains réservés à la création de parcs.

3) Dans les cas où des écoles sont appelées à fermer, la Ville doit travailler de concert avec le conseil scolaire, la collectivité, le secteur privé et les autres parties intéressées pour se pencher sur les moyens de conserver, en totalité ou en partie, des bâtiments scolaires pour répondre à des besoins publics et des terrains scolaires pour y aménager des parcs.

4) La conception des zones de jeux en plein air des enfants devrait s'harmoniser avec la politique 4) de la sous-section 4.6.4.

#### 4.10.3 Donner aux arbres une place importante dans l'espace en plein air des écoles



1) La conception des sites scolaires doit prévoir les nouveaux arbres à planter et la conservation des arbres existants, dans la mesure du possible.

2) Les terrains boisés, les bosquets d'arbres ou les groupes d'arbres nouvellement plantés doivent être intégrés dans les zones fonctionnelles (par exemple les zones naturelles de jeux ou les classes en plein air) sur le site ou en raccordant un sentier à des sites voisins, dans les cas appropriés et viables.

#### 4.11 Les aménagements généralement autorisés

Certains aménagements fonciers sont considérés comme des aménagements caractéristiques et auxiliaires de la vie courante et du fonctionnement de la désignation applicable. Pour des raisons pratiques, ces aménagements ont été regroupés dans la catégorie des aménagements généralement autorisés. Ces aménagements doivent être généralement autorisés, sous réserve des politiques définies ci-après et dans les autres sections pertinentes du Plan; le *Règlement de zonage* peut établir des conditions et des restrictions dans les aménagements suivants, dont la superficie, la volumétrie et la localisation, pour assurer l'intégration voulue avec les aménagements voisins et par rapport au contexte de la politique.

##### Établissements de produits alimentaires au détail

1) L'alimentation est un besoin essentiel pour la vigueur des quartiers du quart d'heure piétonnables, et le *Règlement de zonage* doit permettre d'aménager des établissements de vente de produits alimentaires, de préférence les supermarchés, afin de s'assurer que les résidents habitent non loin d'établissements de produits alimentaires dans les transects du cœur du centre-ville, du secteur urbain intérieur, du secteur urbain extérieur et de la banlieue, ainsi que dans les villages du transect du secteur rural.

##### Production alimentaire



2) La production, la transformation, la distribution, l'entreposage des aliments et les marchés agricoles sont assurés sur tout le territoire de la Ville. Dans les zones urbaines et les villages, on autorise l'aménagement des jardins communautaires et la production intérieure et extérieure des denrées alimentaires qui n'ont pas d'effet nocif sur les environs du fait de leur aspect, de leur fonction, en tenant compte du risque d'infestation par les rongeurs ou du fort achalandage automobile.

##### Production de l'énergie renouvelable



3) Les infrastructures de production de l'énergie renouvelable doivent être approuvées par le gouvernement provincial seront autorisées comme aménagements principaux dans les désignations suivantes :

- a) zone du domaine rural;
- b) secteur rural de la Ceinture de verdure et infrastructure de la Ceinture de verdure;
- c) sous-désignation de l'aménagement naturel urbain, sous réserve des politiques de la sous-section 7.3.

4) Les infrastructures de production de l'énergie renouvelable qui doivent être approuvées par le gouvernement provincial sont autorisées comme aménagements subordonnés dans la zone des ressources agricoles et dans les zones portant la désignation de zone industrielle et logistique du secteur rural.



- 5) On s'en remettra aux considérations suivantes pour établir les dispositions du *Règlement de zonage* pour ces infrastructures de production de l'énergie renouvelable :
- a) la limitation des incidences des inconvénients, par exemple en appliquant les exigences propres à l'implantation et au dépiégeage;
  - b) la limitation des incidences produites sur les fonctions importantes du patrimoine naturel et sur les terrains des zones des ressources agricoles;
  - c) la capacité d'avoir accès au réseau de transport de l'électricité et aux artères routières.
- 6) Les grandes turbines éoliennes réglementées par le gouvernement provincial ne sont pas autorisées sur les terrains portant la désignation de zone de ressources agricoles. Cette politique ne s'applique pas aux petites turbines éoliennes liées à la vocation principale autorisée.

### **Centres de garde d'enfants agréés ou établissements de soins temporaires**

7) Les centres de garde d'enfants agréés ou les établissements assurant les soins temporaires des personnes âgées ou des personnes en situation de handicap devront être autorisés dans toutes les désignations, sauf dans les zones industrielles et logistiques, sur les terrains à risque et dans les milieux humides importants, sous réserve des conditions en vigueur dans les zones industrielles mixtes.

### **Services publics et services municipaux**



8) Les infrastructures des services publics et les services municipaux autorisés en vertu des exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* peuvent être autorisés dans toutes les désignations du Plan. Les autres services publics et les autres services et infrastructures municipaux sont autorisés dans toutes les désignations de l'annexe A et de la série B des annexes, sauf les zones environnementales naturelles, les milieux humides importants, les zones de ressources en sable et en gravier et les zones de ressources en substrat rocheux, les plaines inondables ou non loin des pentes instables représentées dans l'annexe C15, sous réserve des conditions suivantes :

- a) la construction de bâtiments permanents est découragée dans les secteurs jugés environnementalement sensibles, qui n'appartiennent pas à l'une des désignations définies;
- b) la conception des services publics ou des infrastructures respecte l'intention des politiques applicables sur les transects et sur les surzones;
- c) dans les cas où la proposition porte sur des zones de ressources agricoles ou sur les surzones du réseau du patrimoine naturel, la localisation doit être essentielle pour assurer les services publics et autres ou les infrastructures ou constitue un agrandissement nécessaire d'une infrastructure existante. Il se peut qu'on doive mener une étude pour évaluer les différentes localisations hors des zones désignées, et que l'on doive maîtriser les répercussions environnementales sur ces zones si les autres localisations ne sont pas viables.

### **Infrastructures pour les communications sans fil**

9) Les promoteurs des nouvelles infrastructures de télécommunications doivent respecter le processus de l'accord municipal et de la consultation publique de la Ville d'Ottawa pour les systèmes d'antenne, conformément aux exigences d'Industrie Canada.



### **Carrières de graviers et d'agrégats aménagées sur le bord des routes**

10) Les carrières de graviers et d'agrégats aménagées sur le bord des routes, les centrales mobiles d'asphalte et les centrales mobiles de béton utilisées dans le cadre des contrats publics sont autorisées dans toutes les désignations de l'annexe A et dans la série B des annexes, sauf les zones de l'environnement naturel et les milieux humides importants, ou dans les plaines inondables représentées dans l'annexe C15, ou encore dans les cas où on a jugé que les sensibilités environnementales sont incompatibles avec l'extraction et les activités liées.