

Collectivité urbaine de l'Est

Plans de conception communautaire des secteurs des phases 1 et 2











Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance Direction de l'élaboration de politiques et de l'esthétique urbaine Automne 2013



CONSEIL MUNICIPAL D'OTTAWA le mercredi 23 octobre 2013, 10 h Salle Andrew S. Haydon, 110, avenue Laurier Ouest PROCÈS-VERBAL 63

RAPPORT N^O 57A DU COMITÉ DE L'URBANISME

14. PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE, PLAN DE GESTION

DE L'ENVIRONNEMENT, MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DE

VIABILISATION DE L'INFRASTRUCTURE ET MODIFICATION DU

PLAN OFFICIEL POUR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'EST,

PHASE 2

RECOMMANDATIONS MODIFIÉES DU COMITÉ

Que le Conseil approuve :

- 1. Le plan de conception communautaire pour la Communauté urbaine de l'Est, phase 2 (document 2); tel que modifié par ce qui suit :
 - a) que les changements suivants soient apportés au texte du Plan de conception communautaire 1. Article 4.1.4, alinéa 2 Remplacer : « En plus de satisfaire à toutes les exigences du PCC, les demandes de lotissement, de réglementation du plan d'implantation et de zonage doivent être accompagnées des éléments suivants : » Par: « En plus de satisfaire à toutes les exigences du PCC, les éléments suivants doivent être remis avant l'enregistrement du plan de lotissement ou joints aux demandes de zonage : »
- 2. Le Plan gestion de l'environnement pour la Communauté urbaine de l'Est, phase 2 (document 3);
- 3. La mise à jour de l'étude de viabilisation de l'infrastructure pour la Communauté urbaine de l'Est Gloucester, phase 2 (document 4 RÉVISÉ);

- 4. La modification XX au Plan officiel, énoncée dans le document 5; et
- 5. Les modifications au Plan de démonstration du Plan de développement communautaire pour la Communauté urbaine de l'Est, phase 1, afin de permettre l'ajout d'un emplacement pour une école secondaire et d'un îlot d'habitation de densité moyenne-élevée (document 6).

Qu'aucun autre avis ne sera rendu en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire, paragraphe 34 (17).

ADOPTÉES

1.	INTRO	DDUCT	ON	3
	1.1 Con	ntexte d	e la politique et liens avec le PCC de la phase 1	4
	1.2 Con	nsultatio	on	5
_	COND	LITION	A ACTUELLES DU SECTEUR DE LA RUASE A	_
2.			S ACTUELLES DU SECTEUR DE LA PHASE 2	
			du sol existantes dans le secteur de la phase 2	
			du sol autour du secteur de la phase 2	
	2.2.1		e-Dame-des-Champs	
	2.2.2		eur visé par le PCC de Mer Bleue	
	2.2.3		eur d'agrandissement de Mer Bleue	
	2.2.4		eur de la phase 1	
	•		u patrimoine naturel	
			du patrimoine culturel	
			on du réseau de transport motorisé	
			géotechniques	
	2.7 Voi	e ferree	de VIA Rail	11
3.	PRINC	CIPES D	IRECTEURS ET EXIGENCES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT	12
		lisation	polyvalente du sol	12
	3.1.1		iins à utilisation résidentielle	
	3.1	.1.1	Logements à moyenne et à forte densité sur des rues privées	
		.1.2	Terrains au sud du chemin Navan	
	3.1.	.1.3	Aménagement le long du chemin Mer Bleue	
	3.1.	.1.4	Terrains résidentiels existants dans le secteur de la phase 2 et pouvant être réaménagé	
	3.1.	.1.5	Résidences dans le secteur de la phase 1 construites avant la rédaction du PCC de la	
			phase 1	15
	3.1	.1.6	Abordabilité des logements	16
	3.1.2	Terra	iins à utilisation polyvalente	16
	3.1.	.2.1	Parcelle à utilisation polyvalente adjacente à la limite sud du futur parc de district	17
	3.1.3	École	S	17
	3.1.4	Terra	ins à utilisation institutionnelle	18
	3.2 Par	cs publi	cs	18
	3.2.1	Parc	de district	18
	3.2.2	Parcs	de quartier	18
	3.3 Esp	ace ver	t et caractéristiques naturelles	19
	3.4 Plar	ntation	d'arbres et présence d'argile marine dans le sol	20
	3.5 Ges	stion de	s eaux pluviales	22
	3.5.1	Coul	oirs d'écoulement en surface	22
			ure d'eau	
			ure de traitement des eaux usées	
	3.9 Rés	eau de	transport	25
	3.9.1		au routier	
	3.9.2	Trans	sport durable	
		.2.1	Réseau piétonnier	
		.2.2	Réseau cyclable	
	3.9.	.2.3	Réseau de transport en commun	28
4.	annlic	cation		21
٠.	• • •		ur l'examen des demandes d'aménagement	
	4.1.1	-	ui i examen des demandes d'amenagement	
	4.1.1		Sols et végétation	
	4.1.		Aménagement progressif de parcs	
		.1.3	Terrains à vocation de parcs et suivi	
	7.1.		retrains a resulten de pares et saivi miniminiminiminiminiminiminiminiminimi	2

4.1.2	Plan de gestion environnementale	32
4.1.2	.1 Études d'impact sur l'environnement	32
4.1.2	.2 Limites de retrait géotechnique	32
4.1.3	Réseaux piétonniers et cyclables	33
4.1.4	Utilisations résidentielles sur des terrains polyvalents	33
4.2 Inter	prétation et modification du PCC et des annexes	33
4.2.1	Modifications mineures aux éléments d'utilisation du sol	33
4.2.2	Modifications importantes aux éléments d'utilisation du sol	34
4.2.3	Mise à jour obligatoire d'études dans le cadre du PCC	34
4.2.4	Enclenchement du processus d'examen et d'approbation des modifications	34
4.2.5	Installation de gestion des eaux pluviales	35
4.3 Mod	ifications au Plan officiel	35
4.4 Claus	ses d'avertissement dans les titres et rapport sur l'état du site	36
4.4.1	Aménagement réalisé à proximité de la décharge	36
4.4.2	Aménagement réalisé à proximité d'un couloir ferroviaire de VIA Rail	36

1. INTRODUCTION

Le présent document est le Plan de conception communautaire (PCC) du secteur de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est. La collectivité urbaine de l'Est englobe la portion sud-est de la communauté d'Orléans, bornée à l'est par le chemin Mer Bleue, au sud par une ancienne voie ferrée du Canadien Pacifique qui longe la tourbière de la Mer Bleue, à l'ouest par la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale (CCN), et au nord par un couloir de transport de l'électricité.

Ayant été désignée comme collectivité en développement dans le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa, la collectivité urbaine de l'Est doit faire l'objet d'un PCC. Pour répondre à cette exigence, la collectivité a été divisée en trois phases d'étude : la phase 1, la phase 2 et le centre polyvalent. Les limites du secteur à l'étude sont illustrées à la figure 1ⁱ.

Chemin Innes Road

Chemin Mer Bleue Road

Chemin Navan Road

Chemin Navan Road

Chemin Navan Road

Study Area Boundary / Limites Phase 1 du secteur a l'étude

General Urban Area / Zone Phase 2 urbaine générale

Mixed Use Centre / Centre polyvalent

Figure 1 : Limites et phases du secteur à l'étude de la collectivité urbaine de l'Est

Le secteur de la phase 2 est borné au sud par une ancienne voie ferrée du Canadien Pacifique qui longe la tourbière de la Mer Bleue, à l'est par le chemin Mer Bleue, au nord par le chemin Renaud, et à l'ouest par le secteur de la phase 1 (voir la figure 2).

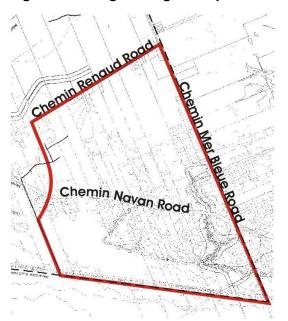


Figure 2 : La ligne rouge marque les limites du secteur à l'étude de la phase 2

1.1 Contexte de la politique et liens avec le PCC de la phase 1

Le processus de planification du secteur de la phase 1 s'est terminé en juillet 2005 lorsque le Conseil municipal a approuvé le document du PCC de la phase 1.

Comme la plupart des renseignements et des directives énoncés dans le document de la phase 1 s'appliquent à l'ensemble de la collectivité urbaine de l'Est, certaines sections du présent document renvoient au document de la phase 1; l'information ne sera donc pas répétéeⁱⁱ.

Toutefois, la situation a changé depuis 2005, et certaines directives du PCC de la phase 1 doivent en faire état.

À cet effet, le présent document indique les directives du PCC de la phase 2 qui ont préséance sur celles du PCC de la phase 1. Le cas échéant, la directive en question du PCC de la phase 2 s'applique tant au secteur de la phase 1 qu'à celui de la phase 2.

Les deux PCC donnent forme à la vision coordonnée de l'aménagement de la collectivité urbaine de l'Est et doivent être lus ensemble.

Voici les documents d'information préparés pour le PCC de la phase 1 qui sont également pertinents pour le secteur de la phase 2 :

- Gloucester EUC Infrastructure Study Update (2004)
- Report on Geotechnical Considerations: East Urban Community (2004)

Voici les documents d'information qui ont été préparés après le dépôt du PCC de la phase 1 et qui sont également pertinents pour le PCC de la phase 2 :

- Mer Bleue Road Environmental Assessment Study (2006)
- Landfill Site Buffer Zone Study, Proposed Subdivision, Navan Road, Mer Bleue Road, and Renaud Road Area, Ottawa March 2008 (mise à jour)
- Plan de gestion environnementale de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est (2013)
- Version à jour de l'étude de viabilisation de l'infrastructure de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est de Gloucester (2013)
- Étude sur les transports communautaires de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est de Gloucester (2013)

Les documents susmentionnés contiennent des renseignements importants et doivent être consultés par les promoteurs dans le cadre du processus de demande d'aménagement.

Les sections de la *Déclaration de principes provinciale* qui suivent ont été prises en compte dans la rédaction du PCC :

- 1.1 Gestion et orientation de l'utilisation du sol en vue d'assurer des formes efficientes d'aménagement et d'utilisation du sol
- 1.4 Logement
- 1.5 Espaces publics, parcs et espaces verts
- 1.6 Infrastructure et installations de services publics
- 2.1 Patrimoine naturel

Le PCC respecte également les directives du Plan officiel de la Ville, notamment des sections suivantes :

- 2.2 Gestion de la croissance
- 2.4 Maintien de l'intégrité environnementale
- 2.5 Création de collectivités où il fait bon vivre
- 3.6.4 Collectivité en développement
- 3.8 Lieux d'élimination des déchets solides

Le PCC tient aussi compte des directives du Plan de la circulation piétonnière et du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, des Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers et des Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers de la Ville d'Ottawa.

1.2 Consultation

La rédaction du PCC du secteur de la phase 2 s'est étendue sur plusieurs années en raison des conditions et exigences changeantes des études. La Ville a tenu des journées portes ouvertes dans la collectivité concernant le PCC, le Plan de gestion environnementale et la version à jour de l'étude de viabilisation de l'infrastructure en

2009 et en 2012. Les commentaires reçus lors de ces journées portes ouvertes et des rencontres tenues avec divers groupes d'intervenants ont été pris en compte dans la rédaction de la version définitive du PCC. Les directives qui s'y trouvent remplacent ou modifient celles contenues dans les politiques et les plans touchant le secteur de la phase 2.

2. CONDITIONS ACTUELLES DU SECTEUR DE LA PHASE 2

La section 3 du PCC de la phase 1 traite des conditions actuelles des secteurs des phases 1 et 2. Les conditions qui sont demeurées inchangées depuis l'approbation du document de la phase 1 en 2005 ne sont pas répétées dans le présent document. Celui-ci fait plutôt état des changements apportés depuis 2005 et des conditions propres au secteur de la phase 2.

2.1 Utilisations du sol existantes dans le secteur de la phase 2

Le secteur de la phase 2 comprend environ 240 hectares d'un secteur plus grand connu sous le nom de « collectivité urbaine de l'Est ».

L'utilisation du sol la plus grande du secteur de la phase 2 appartient à BFI Canada Inc. (BFI)ⁱⁱⁱ et couvre environ 70 hectares^{iv}. Bien que ce terrain fasse partie du secteur de la phase 2, le présent PCC ne prévoit aucune autre utilisation future étant donné que le site d'enfouissement actuellement en place devrait demeurer en service de nombreuses années. L'utilisation à long terme de ce terrain devra être déterminée lorsqu'une possibilité de réaménagement du site se présentera, le cas échéant.

Le PCC prévoit l'aménagement des terrains du secteur de la phase 2 entourant le terrain de BFI, pour la plupart utilisés comme pâturage ou boisés. Les structures existantes sont principalement des habitations concentrées le long des chemins Renaud, Navan et Mer Bleue et des rues secondaires derrière les chemins Renaud et Mer Bleue.

Le secteur de la phase 2 comprend aussi plusieurs petits commerces le long du chemin Navan, un terrain et un champ d'exercice de golf, un club de loisirs pour les aînés et un terrain à utilisation institutionnelle non aménagé.

Les installations et terrains publics comprennent le Centre communautaire Notre-Damedes-Champs, le parc public adjacent et le terrain boisé de la Ville. Le présent PCC conserve ces éléments de la collectivité; le terrain boisé ne sera pas réaménagé pour d'autres utilisations ou installations de parc.

2.2 Utilisations du sol autour du secteur de la phase 2

2.2.1 Notre-Dame-des-Champs

La collectivité de Notre-Dame-des-Champs est située dans la zone rurale à l'est du chemin Mer Bleue. Bien que ces terrains ne soient pas dans le secteur de la phase 2, ils font partie de l'environnement immédiat.

2.2.2 Secteur visé par le PCC de Mer Bleue

Le PCC de Mer Bleue (2006) porte sur un terrain d'environ 160 hectares à l'est du chemin Mer Bleue et à l'ouest du chemin Tenth Line. On y propose la création de 3 000 logements et de 4 000 à 5 000 emplois. L'aménagement de ce terrain n'a aucune répercussion sur l'aménagement du secteur de la phase 2 étant donné que les réseaux de distribution d'eau et d'égouts sanitaires et pluviaux du terrain en question sont indépendants de ceux de la collectivité urbaine de l'Est. De plus, la planification stratégique des transports pour les terrains à l'est et à l'ouest du chemin Mer Bleue s'est faite en fonction de l'évaluation environnementale du chemin Mer Bleue.

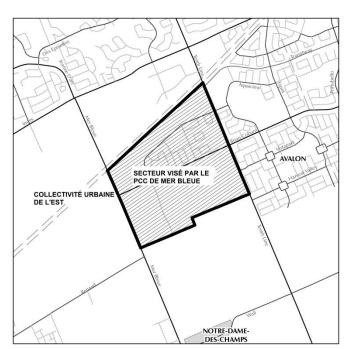


Figure 3 : Secteur visé par le PCC de Mer Bleue

2.2.3 Secteur d'agrandissement de Mer Bleue

Les terrains situés à l'est du chemin Mer Bleue, au sud du secteur visé par le PCC de Mer Bleue et au nord du village de Notre-Dame-des-Champs ont été ajoutés à la zone urbaine en 2013. Un processus de planification de PCC a été entamé pour ces terrains à l'été 2013. Ce PCC doit être terminé avant que la Ville puisse approuver un aménagement dans le secteur visé.

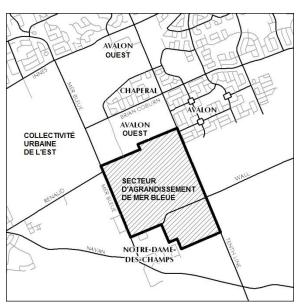


Figure 4 : Secteur à l'étude du PCC visant le secteur d'agrandissement de Mer Bleue

2.2.4 Secteur de la phase 1

Des travaux d'aménagement sont en cours dans le secteur de la phase 1 de la collectivité urbaine de l'Est. Les lotissements du secteur sont composés de maisons individuelles non attenantes, de maisons jumelées, de maisons en rangée et de maisons superposées en rangée.

La figure 5 illustre la configuration type de l'aménagement dans ce secteur. Pour les parties du secteur de la phase 1 qui n'ont pas fait l'objet de demandes d'aménagement, la figure illustre la configuration approuvée dans le PCC de la phase 1.

2.3 Système du patrimoine naturel

Le Plan de gestion environnementale de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est (PGE) indique que le terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs et la vallée du ruisseau Sabourin font partie du système du patrimoine naturel du secteur de la phase 2. Le secteur pourrait également être l'habitat d'espèces menacées ou en voie de disparation ou comporter un habitat faunique d'importance. Le PGE fournit des renseignements détaillés sur ces caractéristiques naturelles et sur le milieu humide de Mer Bleue à proximité.

Le terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs, nommé « espace naturel urbain nº 96 » dans l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (2005) de la Ville, est évalué comme étant d'importance modérée. La Stratégie sur les caractéristiques naturelles urbaines (2007) a par la suite déterminé qu'il était prioritaire de protéger la partie sud du terrain boisé. La plus grande portion de celle-ci se situe dans le parc Notre-Dame-des-Champs et appartient à la Ville, mais deux portions

situées le long des limites nord et ouest sont des propriétés privées. Le milieu humide du terrain boisé pourrait être un habitat faunique d'importance.

Le ruisseau Sabourin sert d'habitat permanent pour de petits poissons et d'autres espèces aquatiques. Il coule du coin sud-est du terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs, vers le sud, puis descend une vallée escarpée et se jette dans les basses terres à l'extrémité sud du secteur de la phase 2. La Ville a déterminé que la vallée du ruisseau Sabourin établissait un lien écologique entre le terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs et les espaces naturels au sud du secteur à l'étude. La Ville a également désigné une partie de la vallée, au sud du chemin Navan, comme vallée d'importance, et les basses terres comme possible habitat faunique d'importance.

2.4 Ressources du patrimoine culturel

L'évaluation environnementale du chemin Mer Bleue révèle la présence de ressources du patrimoine culturel dans le secteur de la phase 2, soit six éléments du patrimoine bâti et deux éléments du paysage façonné par l'homme.

Des six éléments du patrimoine bâti, l'inventaire patrimonial de la Ville d'Ottawa en compte cinq, situés au 2419, chemin Mer Bleue (grange) et aux 3471, 3509, 3578 et 3583, chemin Navan (maisons de ferme). Les deux éléments du paysage façonné par l'homme sont le chemin Mer Bleue (construit v. 1810-1820) et le chemin Navan (construit v. 1850-1860).

La section 4.6 du Plan officiel indique les études et les évaluations de ressources du patrimoine culturel qui pourraient être exigées dans le cadre d'une demande d'aménagement. Avant toute consultation préalable, la Ville déterminera si la section 4.6 s'applique aux demandes d'aménagement des propriétés concernées.

Comme l'indique l'évaluation environnementale, la Section du patrimoine du Service de l'urbanisme et de l'aménagement de la Ville d'Ottawa sera consultée avant la conception détaillée [du chemin] de façon à déterminer les mesures d'atténuation à prendre. Les exigences en matière de suivi archéologique et patrimonial doivent être déterminées et respectées. Si un artéfact est découvert pendant la phase de construction, l'organisme approprié sera avisé et les travaux seront interrompus afin que l'objet soit étudié et récupéré^{vi}.

2.5 Modification du réseau de transport motorisé vii

La modification du tracé du chemin Mer Bleue est recommandée dans l'évaluation environnementale du chemin Mer Bleue (2006)^{viii}. Au sud du chemin Renaud, le nouveau chemin Mer Bleue passera à l'ouest de Notre-Dame-des-Champs et aboutira à une nouvelle intersection avec le chemin Navan.

Le tracé passera donc à l'extérieur de Notre-Dame-des-Champs, ce qui atténuera les répercussions sociales négatives d'un élargissement majeur de la route sur la

collectivité existante. Le chemin Mer Bleue actuel demeurera en place et servira de route collectrice pour Notre-Dame-des-Champs.

La figure 5 et les annexes A à F du présent document illustrent le nouveau tracé du chemin Mer Bleue ainsi que l'aménagement de la route collectrice pour le secteur de la phase 2.

2.6 Conditions géotechniques

Le sous-sol du secteur de la phase 2 est composé d'une couche de terre végétale et de matière organique sous laquelle se trouve du sable silteux, ou d'une croûte d'argile silteuse brune altérée sur un dépôt d'argile silteuse sensible. Ce dépôt se trouve de 20 à 35 mètres sous la surface du sol^{ix}.

Le secteur présente un risque de tassement différentiel en raison des effets cumulatifs des dépôts d'argile silteuse, du poids des semelles de fondation proposées, du rabattement de la nappe d'eau souterraine et du poids du matériau utilisé pour élever le niveau du sol. Un tassement différentiel pourrait fissurer les fondations.

Pour limiter ce risque, l'aménagement du secteur de la phase 2 est soumis à des restrictions sévères concernant l'élévation du niveau du sol. Les promoteurs peuvent utiliser un remblai léger ou aller déverser des chargements dans les sites d'aménagement pour élever davantage le niveau du sol à certains endroits du secteur.

Toutefois, la Ville ne permettra pas l'utilisation d'un remblai léger dans les emprises publiques.

2.7 Voie ferrée de VIA Rail

VIA Rail est propriétaire du couloir ferroviaire situé le long de la limite sud de la collectivité urbaine de l'Est. Bien qu'aucune voie ferrée ne s'y trouve, ce couloir est considéré comme actif, car on projette d'y aménager une voie pour train de passagers à grande vitesse. Néanmoins, aucune structure ne pourra être construire à 70 mètres et moins de la limite nord du couloir de façon à atténuer les effets du bruit et de la vibration et à réduire au minimum les risques de déraillement, de collision et de déversement qui pourraient toucher des résidents à proximité.

3. PRINCIPES DIRECTEURS ET EXIGENCES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Le Plan officiel et les lignes directrices sur l'aménagement urbain de la Ville, ainsi que les études et autres documents portant sur le secteur à l'étude et les alentours, ont orienté l'élaboration du plan conceptuel d'utilisation du sol du secteur de la phase 2. Ce plan est décrit à la présente section et illustré dans les annexes suivantes :

- Annexe A Utilisation du sol
- Annexe B Espaces verts et passerelles
- Annexe C Hiérarchie routière
- Annexe D Réseau piétonnier
- Annexe E Réseau cyclable
- Annexe F Égouts pluviaux, égouts sanitaires et gestion des eaux pluviales

Certaines directives de l'annexe A peuvent être légèrement modifiées alors que d'autres non. Parmi les directives devant demeurer intactes, on compte :

- les emplacements du chemin Navan, du futur chemin Mer Bleue, du boulevard Belcourt et des routes collectrices nord-sud à l'est de celui-ci;
- l'emplacement et l'étendue du grand parc de district.

Il est possible d'apporter d'autres modifications à l'annexe A si les plans de lotissement proposés respectent tous les principes décrits dans les annexes et les sections 3 et 4.

Sauf indication contraire dans le présent document ou dans des politiques entrées en vigueur après l'adoption du PCC de la phase 1, la section 5 du document du PCC de la phase 1 s'applique à l'aménagement des secteurs des phases 1 et 2.

3.1 Utilisation polyvalente du sol

3.1.1 Terrains à utilisation résidentielle

Concernant la combinaison des types d'habitation et la densité de terrains visés par un PCC situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure, la section 3.6.4 du Plan officiel énonce les dispositions suivantes :

- Proportion maximale de 55 % d'habitations isolées individuelles, proportion minimale de 10 % d'appartements, et le reste correspondant à des habitations multifamiliales autres que des appartements.
- Dans l'ensemble, l'aménagement résidentiel respectera une cible minimale de densité moyenne de 34 logements par hectare net^x.

En raison des mauvaises conditions du sol, le PCC de la phase 1 indique un potentiel limité pour une densité résidentielle supérieure à 25 logements par hectare net. Néanmoins, l'étude *Geotechnical Investigation: Proposed Residential Development Eastboro – Phase 2* portant sur le chemin Navan a été entreprise pour déterminer si

une densité supérieure était possible^{xi}. Le rapport de cette étude ne fixe pas de limite précise de densité, mais indique que les promoteurs pourraient construire des maisons en rangée et des logements de style multibloc en apportant des changements en matière de conception, notamment par l'application de restrictions d'élévation du niveau du sol et le renforcement des fondations.

Ainsi, par le présent PCC, la Ville suggère que la densité résidentielle moyenne dans le secteur de la phase 2 soit entre 28 logements par hectare net et 63 logements par hectare net pour les maisons superposées en rangée. Elle estime aussi qu'entre 1 360 et 1 700 logements peuvent être aménagés.

Le nombre réel de logements dépend de la capacité du promoteur à respecter les principes et politiques du Plan officiel et les directives énoncées aux sections 3 et 4 du présent document.

3.1.1.1 Logements à moyenne et à forte densité sur des rues privées

L'annexe A illustre les secteurs résidentiels à moyenne et à forte densité. Ceux-ci conviennent pour des constructions basses comme des maisons superposées en rangée, qu'elles soient dos à dos ou non. Celles-ci sont souvent construites autour d'un réseau routier privé et accompagnées d'un parc de stationnement en surface. Non seulement ces types d'aménagement permettent d'atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de densité, mais ils doivent également former des environnements agréables.

Tableau 1 – Exigences en matière d'aménagement pour tous les secteurs résidentiels à moyenne et à forte densité. Les exigences s'appliquent aux secteurs des phases 1 et 2 et ont préséance sur toute indication contraire dans le PCC de la phase 1.

Caractéristique du site	Exigences en matière d'aménagement			
Réseau de circulation	Le réseau de circulation doit fournir le même niveau de connectivité pour les automobiles, les vélos et les piétons que le réseau public.			
	 Les trottoirs doivent être liés au réseau public et traverser les îlots privés de façon à faciliter les déplacements à pied dans la collectivité urbaine de l'Est. 			
	 Les principaux lots et emprises routières, qui permettront la liaison avec les futurs secteurs d'aménagement adjacent, peuvent être conservés sur présentation d'une demande d'aménagement. 			
Installations sur le site	Des installations communautaires de recyclage et de dépôt des déchets seront aménagées dans l'îlot privé. Ces installations clôturées doivent occuper un endroit central et être cachées par de la végétation.			
	 Un espace adéquat doit être prévu pour l'installation de boîtes postales communautaires conformément aux exigences de Postes 			

Caractéristique du site	Exigences en matière d'aménagement			
	Canada.			
	Un bâtiment fermé pour le rangement des vélos doit être aménagé sur le site à un endroit central et visible.			
Exigences	Voir la section 3.3.3.			
relatives à la plantation	 Des arbres doivent être plantés entre les murs arrière se faisant face pour assurer l'intimité. Lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour la plantation d'arbres, on peut utiliser de grands arbustes ou des murs pour former un écran adéquat. 			
Emplacement des espaces de	L'aménagement d'un parc de stationnement souterrain est encouragé.			
stationnement	 Un parc de stationnement en surface doit se situer à l'intérieur du secteur aménagé et ne doit pas être adjacent à une emprise publique. 			
	 Les espaces de stationnement pour les visiteurs doivent être aménagés sur le site. 			
Aires d'agrément communautaires au niveau du sol	 Des aires d'agrément communautaires au niveau du sol doivent être aménagées en plus des terrains réservés à la création de parcs et des aires d'agrément privées. 			
	 Les aires d'agrément communautaires sont des espaces contigus assez grands pour accueillir de l'équipement de jeu, des zones de sièges et des arbres. 			
	 Lorsqu'un îlot de logements à moyenne ou à forte densité est adjacent à un parc public ou à un espace naturel, la Ville peut rendre optionnel l'aménagement d'aires d'agrément communautaires. 			
Orientation des logements	La façade avant des logements doit faire face à la voie publique.			

3.1.1.2 Terrains au sud du chemin Navan

Les terrains au sud du chemin Navan et à l'est du futur bassin de rétention des eaux pluviales et du ravin du ruisseau Sabourin sont actuellement occupés par des bâtiments résidentiels et commerciaux auxquels on a accès par les chemins Navan et Mer Bleue. L'aménagement de ces terrains sera possible mais restreint.

L'annexe A indique que les parcelles faisant face au chemin Navan sont d'utilisation polyvalente puisqu'elles sont les plus susceptibles d'être réaménagées.

L'annexe A indique également que les terrains plus au sud sont à la fois utilisés à des fins résidentielles à faible densité et à des fins récréatives. L'aménagement de ces terrains est limité en raison du relief bas et d'autres problèmes relatifs à l'environnement (voir la section 3.3.2) qui rendent difficile l'accès au futur bassin de rétention des eaux pluviales. Il se pourrait qu'on exige que ces terrains possèdent leur propre système de gestion des eaux pluviales avant de pouvoir les réaménager. Une station de pompage pourrait également être nécessaire pour pomper les eaux usées des terres basses et les diriger jusqu'aux installations de gestion des eaux usées sur le chemin Navan.

La Ville ne traitera pas les demandes d'aménagement pour les terrains à utilisation résidentielle à faible densité et à utilisation récréative sans la présentation d'une solution appropriée de viabilisation du site.

3.1.1.3 Aménagement le long du chemin Mer Bleue

Le futur chemin Mer Bleue sera une voie artérielle à circulation rapide et dense. Les automobilistes qui voudront accéder aux parcelles aménagées et aux propriétés privées faisant face à la route devront emprunter une voie de circulation adjacente de moindre importance. L'aménagement d'une allée donnant directement sur le chemin Mer Bleue est interdit; il faudra donc se garer à l'arrière. De plus, les constructions ne peuvent pas faire dos au chemin Mer Bleue.

Lorsque la façade avant ou latérale d'une habitation fait face au futur chemin Mer Bleue, un retrait de cour avant ou latérale d'au moins 6,5 m est requis pour accroître la séparation entre la voie de circulation et le milieu de vie.

Lorsque la façade arrière d'un futur bâtiment devra faire face au terrain boisé de la Ville, la Ville exigera que le promoteur installe une clôture pour séparer le bâtiment du terrain boisé et protéger ce dernier. Au moment de l'approbation de la demande d'aménagement, la Ville peut prévoir un point d'accès contrôlé au terrain boisé.

3.1.1.4 Terrains résidentiels existants dans le secteur de la phase 2 et pouvant être réaménagés

À l'intérieur du secteur de la phase 2 se trouvent de grands lots résidentiels qui pourraient être réaménagés aux fins de densification. Le cas échéant, ils doivent être considérés comme des utilisations résidentielles dans un secteur de services urbains. L'aménagement proposé doit respecter les principes et exigences énoncés aux présentes et les lignes directrices sur l'aménagement décrites dans le PCC de la phase 1.

3.1.1.5 Résidences dans le secteur de la phase 1 construites avant la rédaction du PCC de la phase 1

Figure 14 – Le plan de visualisation du PCC de la phase 1 indique que des lots résidentiels existent le long des chemins Navan, Renaud et Pagé. Ces lots ne peuvent être réaménagés qu'à des fins résidentielles à moyenne densité, dans un secteur de

services urbains, et doivent respecter les exigences énoncées aux présentes et les lignes directives sur l'aménagement décrites dans le PCC de la phase 1.

3.1.1.6 Abordabilité des logements

Tous les nouveaux aménagements et réaménagements résidentiels dans la collectivité urbaine de l'Est devront comporter des logements abordables conformément à la politique municipale applicable. La section 2.5.2 du Plan officiel définit le logement abordable comme un logement, appartenant à ses occupants ou loué par eux, auquel un ménage à faible ou à moyen revenu ne consacre pas plus de 30 % de son revenu annuel brut. On y indique également que 25 % de tous les nouveaux logements et réaménagements doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30^e percentile pour la location ou au 40^e percentile pour l'achat.

Les investissements dans l'aménagement de logements abordables avec services de soutien et accessibles aux ménages dont le revenu est inférieur au 30^e percentile permettront d'assurer un logis aux membres vulnérables de la collectivité. Pour favoriser l'aménagement de logements abordables, la Ville pourrait notamment envisager les mesures incitatives et les mesures de soutien direct ci-dessous, sous réserve du financement et de l'approbation du Conseil :

- Subventions d'investissement
- Exonération de droits ou de redevances associés à l'aménagement ou report de leur paiement
- Transfert de densité ou primes à la densité, assouplissement du Règlement de zonage et normes d'aménagement non traditionnelles
- Autres mesures incitatives pouvant être négociées selon le niveau d'abordabilité atteint

Lorsque la Ville applique des mesures incitatives à l'aménagement de logements abordables, elle conclut une entente avec les promoteurs en vertu du **Règlement municipal sur les ensembles domiciliaires** pour protéger son investissement et l'abordabilité des logements.

3.1.2 Terrains à utilisation polyvalente

Les terrains à utilisation polyvalente illustrés à l'annexe A peuvent être aménagés selon une combinaison d'utilisations commerciales et institutionnelles. Ces utilisations conviennent à des terrains qui seront situés le long d'une voie artérielle urbaine et près d'un important site d'enfouissement. Les utilisations non résidentielles le long du chemin Navan pourront accueillir des installations de services locaux venant compléter les aménagements résidentiels environnants.

L'aménagement futur des terrains à utilisation polyvalente doit respecter les Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères.

Les utilisations résidentielles ne sont pas recommandées dans cette désignation (voir la section 4.1.4).

3.1.2.1 Parcelle à utilisation polyvalente adjacente à la limite sud du futur parc de district

La Ville exige qu'un cadre de conception/plan directeur conceptuel global soit préparé et soumis, avant ou avec la demande d'approbation du plan d'implantation, pour la totalité de la parcelle à utilisation polyvalente adjacente à la limite sud du futur parc de district. Ce document traitera des points suivants :

- La répartition et l'emplacement de tous les bâtiments
- Les retraits et la volumétrie des bâtiments
- La configuration des zones de stationnement et de service
- Les liens qui passent sur le site et rejoignent les secteurs adjacents
- Les caractéristiques architecturales comme les divers matériaux et vitrages utilisés
- Les caractéristiques de l'aménagement paysager et du paysage de rue le long des façades des bâtiments publics sur le site et du périmètre du secteur

La Ville vérifie également que les propositions pour ce secteur respectent les lignes directrices sur l'aménagement urbain applicables et les directives de conception pertinentes énoncées dans le document de la phase 1.

Pour qu'une demande d'aménagement dans ce secteur soit approuvée par la Ville, le promoteur doit d'abord préparer son plan directeur conceptuel en fonction des exigences du directeur général du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. Lorsqu'il y a mésentente entre les parties touchées par le plan conceptuel, l'approbation du Comité de l'urbanisme peut être sollicitée.

Un jour, le chemin Navan deviendra une artère urbaine avec un nombre limité d'intersections où tous les mouvements giratoires seront permis; les automobilistes ne pourront entrer sur certains terrains le long du chemin Navan et en sortir qu'en tournant à droite.

3.1.3 Écoles

Le présent PCC prévoit trois sites pour la construction d'écoles élémentaires :

- 2,8 hectares pour l'Ottawa Catholic School Board
- 2,8 hectares pour l'Ottawa-Carleton District School Board
- 2.4 hectares pour le Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario

Ces sites se situent sur des terrains d'angle le long de routes collectrices et possèdent au moins deux façades fonctionnelles.

Si un de ces conseils scolaires détermine qu'il n'a pas besoin du site qui lui est réservé, et que les autres conseils n'en ont pas besoin non plus, le site en question peut être désigné comme utilisation résidentielle.

3.1.4 Terrains à utilisation institutionnelle

L'annexe A illustre un îlot à utilisation institutionnelle de 0,8 hectare le long du chemin Navan. Le PCC réserve ce site pour l'installation potentielle d'une caserne de pompiers. Si le Service des incendies d'Ottawa détermine qu'il n'a pas besoin d'une caserne dans la collectivité urbaine de l'Est, le site gardera sa désignation d'utilisation institutionnelle.

L'annexe A montre également un site à utilisation institutionnelle non aménagé le long du chemin Mer Bleue. Ce site gardera sa désignation d'utilisation institutionnelle.

3.2 Parcs publics

Le PCC du secteur de la phase 1 prévoit que 5 % des terrains à utilisation résidentielle soient consacrés à l'aménagement de parcs. Toutefois, comme la plupart des aménagements se font à une densité supérieure aux attentes, la Ville exige que les espaces verts des nouveaux aménagements des phases 1 et 2 couvrent 1 hectare par tranche de 300 logements conformément au *Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs*^{xii} de la Ville, ou correspondent à 5 % du terrain aménagé, selon ce qui permet d'obtenir le plus d'espaces verts.

La Ville interdit l'aménagement d'infrastructures de gestion des eaux pluviales dans les parcs publics, notamment des bassins, d'importants systèmes de stockage et des couloirs d'écoulement en surface. Ces infrastructures peuvent toutefois être adjacentes à un parc.

3.2.1 Parc de district

Le secteur de la phase 2 comportera un grand parc de district de 8 hectares qui répondra à des besoins à l'échelle de la Ville, notamment des terrains de sport de compétition et un terrain de planche à roulettes complet. Comme le parc devrait être très fréquenté, on s'attend à ce que le bruit et la lumière générés par les activités touchent la collectivité avoisinante; les résidents des maisons dont la cour arrière donne sur le parc seront les plus touchés par le bruit, la lumière et le stationnement. Ainsi, pour optimiser la visibilité et l'accessibilité pour le public et réduire les problèmes de bruit et de lumière pour les maisons avoisinantes, 75 % du périmètre du parc devront donner sur des voies publiques.

3.2.2 Parcs de quartier

Le secteur de la phase 2 comptera deux parcs de quartier de 1,2 hectare, le premier à l'est du grand parc de district, et le second à l'ouest. La Ville ne prévoit pas aménager de parcs plus petits. Chaque parc de quartier doit donner sur au moins deux voies publiques qui longeront au moins 50 % du périmètre du parc.

Si le taux de terrains réservés à la création de parcs le permet, d'autres espaces verts pourraient faire l'objet de nouvelles demandes d'aménagement dans le secteur visé par le PCC de la phase 1. Pour des parcs autres que ceux prévus dans le PCC de la phase 1, la Ville pourrait envisager l'utilisation de terrains de moins de 1,2 hectare si les besoins en matière de loisirs sont déjà comblés par d'autres parcs du secteur.

Des trottoirs longeront les façades de tous les parcs.

3.3 Espace vert et caractéristiques naturelles

La portion municipale du domaine prioritaire, approuvé par le Conseil, du terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs sera désignée caractéristique naturelle urbaine. Cette désignation limite l'utilisation du sol à la protection de la nature et aux loisirs passifs. De plus, deux portions du domaine prioritaire sont privées. Si la Ville parvient à les acquérir, elles seront également désignées caractéristiques naturelles urbaines.

L'annexe A montre le plan d'utilisation du sol privilégié en considérant que tout le domaine prioritaire est protégé. L'option 2 illustre le plan d'utilisation du sol qui sera appliqué si seule la portion municipale est retenue aux fins de protection et désignée caractéristique naturelle urbaine.

Toute proposition d'aménagement dans les portions privées du terrain boisé devra être accompagnée d'une étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) démontrant que la proposition ne nuira pas à la caractéristique naturelle urbaine.

La Ville exigera une ÉIE pour les demandes d'aménagement situées à 30 m et moins :

- de la limite de la caractéristique naturelle urbaine;
- du corridor et de la vallée d'importance du ruisseau Sabourin
- du secteur du possible habitat faunique d'importance indiqué dans le PGE (situé le long et en bas de la côte au sud du chemin Navan).

L'ÉIE qui accompagne toute demande d'aménagement touchant ce secteur doit également analyser les impacts potentiels sur le milieu humide de Mer Bleue. De plus, la Ville peut exiger une ÉIE lorsqu'il pourrait y avoir des espèces en péril ou un habitat faunique d'importance. La Ville déterminera si une ÉIE est nécessaire lors du processus de consultation préalable au dépôt d'une demande.

L'ÉIE doit déterminer la zone tampon nécessaire pour protéger la caractéristique en fonction du type d'aménagement proposé. Elle doit aussi indiquer les mesures d'atténuation à prendre (p. ex. clôture à l'arrière des lots).

Les demandes d'aménagement de propriétés situées dans le secteur à l'étude doivent comprendre un rapport sur la conservation des arbres et un plan paysagé. Dans le cadre du PGE, la Ville a rédigé un plan sur la conservation des arbres préliminaire pour l'aménagement des terrains au nord du chemin Navan. Les promoteurs doivent tenir compte de ce plan au moment de préparer leur rapport sur la conservation des arbres.

La Ville exige que des études géotechniques soient menées pour les demandes d'aménagement sur les propriétés touchées par les limites de retrait géotechnique décrites dans le PGE et associées à des terrains en pente instable. Le ruisseau Sabourin et ses affluents, ainsi que le cours d'eau sans nom le long de la limite est des terrains de BFI, sont également sujets aux limites de retrait décrites dans le PGE en raison de la présence d'habitats aquatiques. Contrairement à ce qu'indique le PCC de la phase 1, aucun autre cours d'eau dans le secteur à l'étude ne donne lieu à de telles limites, et aucun des cours d'eau intermittents des terrains à aménager au nord du chemin Navan ne devrait en entraîner.

3.4 Plantation d'arbres et présence d'argile marine dans le sol

Les études géotechniques ont permis de découvrir que le sol de la collectivité urbaine de l'Est est constitué en majeure partie d'argile marine sensible. C'est pourquoi les politiques de plantation de la Ville pour les sols d'argile marine, qui limitent les types d'espèces d'arbres à planter et la distance les séparant de fondations, s'appliquent aux secteurs des phases 1 et 2.

Peu importe s'il y a présence d'argile marine sensible dans le sol et si les politiques de plantation d'arbres de la Ville s'appliquent, l'aménagement doit répondre aux exigences minimales en matière de plantation présentées ci-dessous.

Tableau 2 – Exigences minimales en matière de plantation d'arbres pour les utilisations résidentielles dans les secteurs des phases 1 et 2 de la collectivité urbaine de l'Est

Exigences minimales en matière de plantation d'arbres

- Un arbre par maison individuelle non attenante ou jumelée
- Un arbre par deux maisons en rangée
- Un arbre par quatre maisons superposées en rangée ou appartements
- Ces exigences s'ajoutent aux exigences en matière de plantation d'arbres sur les lotissements généraux et les boulevards. Ces arbres doivent être plantés des deux côtés de la façade de toute voie publique.
- Lorsque les conditions de sol le permettent, des arbres de rue à feuilles caduques de taille moyenne ou grande doivent être plantés.

Ces exigences en matière de plantation s'appliquent aux aménagements sur des rues privées et dans des secteurs résidentiels à moyenne et à forte densité.

Pour répondre à ces exigences et assurer la plantation des arbres, la Ville doit faire en sorte que la consultation préalable pour les plans de lotissement permette de déterminer les emprises, les retraits de cour avant et la profondeur des lots.

Ces exigences ont préséance sur toute directive du PCC de la phase 1 qui permettrait un

retrait moindre ou une emprise plus petite.

Selon les conditions de sol, des emprises de 18 m et des lots résidentiels de 30 m de profondeur constituent un minimum nécessaire pour la plantation d'arbres dans les cours avant. Les lots moins profonds avec un retrait de cour arrière moindre ne permettent pas de répondre aux exigences de plantation d'arbres dans les cours avant.

Tableau 3 – Exigences en matière de plantation d'arbres dans des conditions spéciales

Condition	Exigences en matière de plantation d'arbres			
Circonstances exceptionnelles	 Lorsque des changements à l'emprise, au retrait de cour avant ou à la profondeur du lot ne suffisent pas à rendre possible la plantation d'arbres telle qu'exigée, les arbres doivent être plantés sur un terrain public adjacent. 			
Secteurs à moyenne et à forte densité	Les arbres peuvent être plantés devant ou derrière les logements et dans les aires d'agrément communautaires. Ils doivent être plantés selon les politiques de plantation de la Ville pour les sols d'argile marine.			
Aménagements adjacents à un terrain à vocation de parc	 Un retrait (avant, arrière ou latéral) d'au moins 7,5 m doit séparer les fondations d'un bâtiment de la limite de propriété d'un parc de sorte que de grands arbres puissent être plantés le long de cette limite, du côté du parc. 			
Rues avec lignes aériennes de transport de l'électricité	 Les profondeurs de lots et les retraits doivent être calculés de sorte que les arbres soient plantés selon les politiques de plantation de la Ville et les distances de dégagement des fils aériens exigées par Hydro Ottawa. 			

Les demandes d'approbation de plan de lotissement et de plan d'implantation doivent être accompagnées d'un plan paysagé illustrant :

- l'emprise routière;
- le retrait séparant les fondations du bâtiment et la limite de propriété;
- l'emplacement des trottoirs;
- l'emplacement de tous les arbres proposés;
- l'emplacement de toutes les places de stationnement (pour les aménagements le long de rues privées).

3.5 Gestion des eaux pluviales

La solution de gestion des eaux pluviales recommandée par le Plan de gestion environnementale (PGE) vise à modifier l'emplacement et le secteur de captage des eaux proposés du bassin 2. Cette solution privilégiée pour le secteur de la phase 2 est l'aménagement d'un grand bassin de rétention des eaux pluviales au sud du chemin Navan, entre le site d'enfouissement de BFI et la vallée du ruisseau Sabourin, sur le plateau au sommet de la côte (voir annexes A et F). Ce bassin se viderait dans le ruisseau Sabourin dans les basses terres en bas de la côte.

Le bassin pourra desservir tous les nouveaux terrains aménagés entre les chemins Renaud et Navan, y compris certains terrains des phases 1 et 2 dont les eaux devaient se déverser vers l'ouest dans le bassin 3 par un réseau d'égouts pluviaux et de couloirs d'écoulement en surface. Les promoteurs doivent construire et mettre en service le bassin en utilisant une approche par étapes sur plusieurs années pour que la taille du bassin augmente à mesure que la collectivité s'élargit.

Si le promoteur n'est pas en mesure d'acquérir les terrains nécessaires à la construction du bassin à l'emplacement indiqué dans le PGE, il devra trouver un autre site. Toute autre solution de gestion des eaux pluviales doit respecter les objectifs et les critères établis dans le PGE.

Les terrains à l'est de la vallée du ruisseau Sabourin ne pourront probablement pas permettre à l'eau de se déverser dans le bassin de rétention des eaux pluviales et pourraient continuer d'être drainés par le système actuel de fossés de surface et de petits tuyaux.

Un promoteur présentant une demande d'aménagement ou de réaménagement visant des terrains à l'est de la vallée du ruisseau Sabourin devra, lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, montrer par quel moyen la gestion des eaux pluviales sera effectuée.

Tous les bassins de rétention des eaux pluviales doivent être conçus comme des caractéristiques communautaires attrayantes et être accessibles au public par des sentiers pédestres.

3.5.1 Couloirs d'écoulement en surface

La Version à jour de l'étude de viaibilisation de l'infrastructure de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est de Gloucester (2013) indique qu'il est nécessaire d'aménager des blocs de couloirs d'écoulement en surface dans l'infrastructure de gestion des eaux pluviales du secteur de la phase 2. Pour en assurer le bon fonctionnement et éviter de nuire aux caractéristiques communautaires, les couloirs d'écoulement en surface :

- doivent faire environ 15 m de largeur;
- doivent être ouverts et exempts de débris;

- ne doivent pas acheminer d'eau vers les terrains réservés à la création de parcs;
- ne doivent pas faire partie du grand parc de district ou en réduire la taille;
- ne doivent pas faire partie d'un terrain où sera aménagée une école ou en réduire la taille;
- doivent être à l'ouest du chemin Mer Bleue de façon à protéger l'intégrité du terrain boisé à l'est du chemin:
- doivent comporter des arbres, au haut des talus, s'il y a de l'espace et que cela ne nuit pas à leur fonctionnement;
- doivent être entretenus par la Ville.

Lorsque la cour arrière d'un logement donne sur le couloir d'écoulement en surface, la Ville exige du promoteur qu'il installe une clôture pour séparer la cour du couloir.

Lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, un promoteur peut modifier l'emplacement, la taille et la configuration des couloirs d'écoulement en surface s'il démontre à la Ville le bien-fondé technique des changements qu'il propose. Le promoteur doit démontrer la faisabilité des changements en tenant compte de l'ensemble du secteur à l'étude. Si la proposition du promoteur doit faire l'objet d'une évaluation par les pairs à la demande de la Ville, celui-ci en assumera les frais.

3.6 Infrastructure d'eau

Le secteur à l'étude fait partie du territoire urbain de la ville. Plus les projets d'aménagement se réaliseront, plus les conduites d'eau principales seront prolongées et installées en boucle selon les méthodes habituelles. Actuellement, la viabilisation de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est n'est pas limitée par la capacité des conduites d'eau principales. Il faudra analyser les conduites d'eau principales de chaque lotissement pour vérifier si des exigences particulières s'appliquent au site et compléter le modèle hydraulique global de la collectivité urbaine de l'Est. De plus amples renseignements sont fournis dans la Version à jour de l'étude de viabilisation de l'infrastructure de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est de Gloucester (Stantec 2013).

3.7 Infrastructure de traitement des eaux usées

Les eaux usées domestiques du secteur à l'étude seront pompées vers un égout sanitaire collecteur sous le chemin Pagé par la station de pompage Forest Valley et sa conduite de refoulement. Cette station, située dans la partie sud-ouest de la collectivité urbaine de l'Est, au nord du chemin Renaud (anciennement le chemin 4th Line), transportera les eaux usées dans une conduite de refoulement jusqu'à l'égout sanitaire collecteur du chemin Pagé, à la hauteur du couloir de la Commission d'énergie hydro-électrique. Des égouts sanitaires locaux et collecteurs typiques seront également installés dans tout le secteur de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est. De plus amples renseignements sont fournis dans la *Version à jour de l'étude de viabilisation de*

l'infrastructure de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est de Gloucester (Stantec 2013).

3.9 Réseau de transport

3.9.1 Réseau routier

Les annexes A à F illustrent le réseau routier proposé pour le secteur de la phase 2. Les caractéristiques de base des routes sont quant à elles présentées dans le tableau 4

Tableau 4 – Caractéristiques des routes du secteur de la phase 2

Catégorie de la route	Nom de la route	Emprise (min.)	Voies cyclables, installations piétonnières et stationnement sur rue	Remarques
Artère urbaine divisée	Chemin Navan Chemin Mer Bleue	37,5 m	Trottoirs et voies cyclables sur route, des deux côtés Pas de stationnement sur rue	Virages permis uniquement aux intersections dotées d'une signalisation xiv Interdiction d'aménager l'allée d'une maison individuelle à partir d'une artère xv La méthode de séparation de la voie cyclable doit être adaptée aux opérations du transport en commun, notamment pour les arrêts d'autobus L'emprise doit être prévue de façon à offrir suffisamment d'espace pour les installations de transport en commun, comme les abribus
Route collectrice	Boulevard Belcourt Chemin Renaud (entre le chemin Mer Bleue et le boulevard Belcourt)	30,5 m	Trottoirs et voies cyclables partagées sur route, des deux côtés Stationnement sur rue	Interdiction d'aménager l'allée d'une maison individuelle à partir du boulevard Belcourt ^{xvi} Les accotements asphaltés du chemin Renaud doivent être transformés en voies cyclables lors des travaux d'urbanisation du chemin Les lignes de transport de l'électricité doivent être du côté ouest du boulevard Belcourt

Route collectrice	Voir annexe C	24,0 m	Trottoirs et voies cyclables partagées sur route, des deux côtés (conformément à la coupe transversale de l'emprise de 24 m approuvée de la Ville) Stationnement sur rue	L'emprise doit être prévue de façon à offrir suffisamment d'espace pour les installations de transport en commun, comme les abribus Les lignes de transport d'électricité doivent être enfouies comme l'indique la coupe transversale approuvée de la Ville
Route collectrice	Chemin Markinch	Maximum 26,0 m	Trottoir d'un côté, sentier polyvalent hors route de l'autre Stationnement sur rue	L'emprise doit être prévue de façon à répondre aux besoins relatifs à la présence d'installations piétonnières des deux côtés de la route où circulent des véhicules de transport en commun La méthode de séparation de la voie cyclable doit être adaptée aux opérations du transport en commun, notamment pour les arrêts d'autobus Les lignes de transport de l'électricité doivent être enfouies
Route locale	Voir annexe C	18,0 à 20,0 m	Trottoir sur au moins un côté Stationnement sur rue	L'emprise de la voie publique au sud du parc de district doit être prévue de façon à permettre l'aménagement de trottoirs et de places de stationnement sur rue et la plantation d'arbres des deux côtés de la route Les lignes de transport d'électricité doivent être enfouies comme l'indique la coupe transversale approuvée de la Ville

Lorsqu'un plan de lotissement prévoit une emprise de moins de 18 m, le promoteur doit fournir à la Ville des plans et des coupes transversales de la route à l'échelle qui indiquent l'emplacement des arbres à planter, des services publics souterrains et des fondations de bâtiments.

Ces plans doivent indiquer l'emplacement des arbres des deux côtés de l'emprise ainsi que l'approche utilisée pour répondre aux exigences en matière de plantation d'arbres énoncées dans le présent document.

3.9.2 Transport durable

Le réseau de transport durable de la collectivité urbaine de l'Est favorise les déplacements pratiques et sécuritaires dans le quartier et vers les quartiers voisins, que ce soit à pied, en vélo ou en transport en commun.

Pour faciliter les déplacements, tous les aménagements doivent prévoir des connexions piétonnes et cyclables claires entre les artères et les routes collectrices qui pourraient être empruntées par les transports en commun.

3.9.2.1 Réseau piétonnier

L'annexe D illustre le réseau proposé de trottoirs, d'ilots de sentiers et de sentiers naturels. Les trottoirs dans les emprises publiques constituent les principales installations piétonnières, et les allées piétonnes à mi-pâté, les sentiers publics et les sentiers pédestres, les installations piétonnières secondaires.

Tableau 5 – Installations piétonnières

Installation piétonnière	Remarques			
Allées piétonnes à mi-pâté	 Le nombre d'allées piétonnes et leur emplacement doivent être précisés lors des processus d'approbation du plan de lotissement et du plan d'implantation La conception et la plantation doivent permettre de garder une bonne visibilité de la voie piétonnière 			
Trottoirs et liens sur les terrains privés	Lors du processus d'examen des demandes d'aménagement, la Ville et le promoteur doivent, dans un effort concerté, planifier et concevoir l'aménagement des trottoirs et des liens			
Sentiers publics et pédestres	 Les processus de conception et d'aménagement du bassin de rétention des eaux pluviales doivent prévoir un sentier public, comme l'illustre l'annexe D Un sentier naturel doit être aménagé le long du ravin du ruisseau Sabourin pour relier le sentier du bassin de rétention des eaux pluviales et le sentier le long du couloir ferroviaire de VIA Rail. Ce sentier naturel doit être financé par le promoteur, qui l'aménagera parallèlement au bassin de rétention des eaux pluviales. L'aménagement du sentier peut être limité par les pentes abruptes et la sensibilité de l'espace naturel. Si le service ferroviaire est rétabli dans le couloir ferroviaire de VIA Rail, l'accès au sentier par le couloir sera bloqué Le tracé du sentier traversant le terrain boisé de Notre-Dame-des-Champs pourrait devoir être modifié de façon à ce qu'il ne passe sur 			

aucune propriété privée ou à établir un lien entre le centre communautaire et le futur parc au nord

3.9.2.2 Réseau cyclable

L'annexe E illustre le réseau cyclable proposé. Les installations pour cyclistes seront constituées de voies cyclables partagées sur route, de sentiers polyvalents et de sentiers naturels. En présence de sentiers polyvalents, l'emprise doit être conçue de façon à éviter, autant que possible, que les sentiers passent sur les zones d'attente d'autobus. De plus, des marques seront ajoutées sur la chaussée des voies cyclables partagées sur route près des arrêts d'autobus pour aviser les usagers de la route qu'il s'agit d'un espace partagé entre les vélos, les autobus et les voitures.

3.9.2.3 Réseau de transport en commun

Toutes les artères et routes collectrices principales et secondaires doivent être conçues pour le passage des autobus afin qu'OC Transpo ait toute la marge de manœuvre nécessaire pour ses parcours d'autobus et correspondances avec le réseau de transport en commun rapide.

Il sera possible de modifier la largeur des emprises routières indiquées dans ce plan, lors du processus d'approbation du plan de lotissement, pour répondre aux besoins en matière de transport en commun.

Pour assurer le maintien du service de transport en commun pendant les premières phases d'aménagement, les promoteurs devront convenir avec OC Transpo d'une stratégie de service de transport en commun adaptée aux besoins du secteur. Cette stratégie doit déterminer la méthode ou les moyens de desservir efficacement le secteur par les transports en commun. Elle doit également prévoir une contribution financière de la part des promoteurs d'ici à ce que le nombre d'usagers atteigne un niveau qui réponde aux normes minimales de rendement financier établies par OC Transpo.

Tableau 6 - Secteurs d'utilisation du sol

Utilisation du sol décrite à l'annexe A	Superficie nette Annexe A	Superficie nette Annexe A (option 2)
Utilisation résidentielle future (faible/moyenne densité)	26,0 ha	26,0 ha
Utilisation résidentielle future (moyenne/forte densité)	10,1 ha	15,5 ha
Utilisation résidentielle actuelle	21,0 ha	21,0 ha
Écoles et autres institutions	10,9 ha	10,9 ha
Utilisation polyvalente	17,9 ha	17,9 ha
Secteur du bassin de rétention des eaux pluviales et couloir d'écoulement en surface	8,3 ha	8,3 ha
Parcs – nouveaux et actuels	12,5 ha	12,5 ha
Terrains boisés et retraits relatifs à la stabilité des pentes	18,1 ha	15,9 ha
Utilisations récréatives et terrains de loisirs privés	5,2 ha	5,2 ha
Terrains présentant un potentiel d'aménagement résidentiel à faible densité (zone rouge/brune à l'annexe A)	3,8 ha	3,8 ha

Tableau 7 – Estimation des possibilités d'aménagement résidentiel du secteur de la phase 2 (fondée sur l'annexe A)

Utilisation du sol	Densité moyenne estimée	Logements	N ^{bre} estimé de personnes/logement	Population
Possibilité d'utilisation résidentielle (faible/moyenne densité)	28 logements par hectare net	728	3	2 134
Possibilité d'utilisation résidentielle (moyenne/forte densité)	63 logements par hectare net	630	2	1 260
Total	S.O.	1 358	s.o.	3 394

Tableau 8 – Estimation du nombre d'emplois créés dans le secteur de la phase 2

Source d'emplois	N ^{bre} d'emplois
Sites à utilisation polyvalente	1 880
Écoles (40 emplois dans chacune des trois écoles élémentaires)	120
Autres institutions	28
Emplois à domicile	190
Total	2 218

Remarque: Le nombre d'emplois est estimé en fonction d'un aménagement complet de la collectivité urbaine de l'Est, mais il faudra assurément plus de temps pour créer tous ces emplois que ne le prévoit le présent PCC.

4. APPLICATION

4.1 Critères pour l'examen des demandes d'aménagement

La Ville examine les demandes d'aménagement en fonction de leur conformité au présent Plan de conception communautaire (PCC) et aux sections applicables du PCC de la phase 1. Les aménagements proposés doivent être conformes aux exigences, aux principes et aux directives des plans de conception communautaires; la Ville applique les directives sur l'aménagement grâce au zonage et aux processus d'examen des lotissements et des plans d'implantation.

Les nouvelles demandes et les demandes en cours doivent être conformes à l'orientation du présent PCC.

Lorsqu'un plan d'aménagement touche plusieurs propriétaires fonciers, c'est à eux que revient la responsabilité de collaborer et de convenir de la manière dont les coûts des parcs, des bassins de rétention des eaux pluviales et de toute autre installation seront partagés. La Ville doit recevoir une entente des propriétaires sur les enjeux susmentionnés avant de procéder à l'examen d'une demande d'aménagement.

Les promoteurs prépareront un plan de mise en œuvre financière et s'engageront à fournir :

- les réseaux de services externes et sur place, grâce à des redevances d'aménagement ou à leurs frais;
- le réseau du patrimoine naturel composé de terres non aménageables qui seront cédées à la Ville moyennant la somme de 1 \$;
- le sentier polyvalent hors route décrit dans le présent PCC, grâce à des redevances d'aménagement ou à leurs frais.

4.1.1 Parcs

4.1.1.1 Sols et végétation

Lorsqu'un promoteur effectue des travaux sur un terrain adjacent, il doit préserver et protéger les arbres, la végétation et la terre végétale du site.

4.1.1.2 Aménagement progressif de parcs

Des espaces verts doivent être fournis en temps opportun, au rythme de l'aménagement. Le promoteur est tenu de fournir un premier parc de quartier dans le secteur de la phase 2, sans oublier les services, les modes d'accès et le nivellement de base, au plus tard après la délivrance de 120 permis de construire. De même, un deuxième petit parc doit s'y ajouter progressivement, au rythme de l'aménagement. Un parc de district doit être fourni le plus tôt possible dans le processus d'aménagement.

4.1.1.3 Terrains à vocation de parcs et suivi

Tant les promoteurs que le personnel municipal chargé d'approuver les projets d'aménagement sont responsables d'assurer le suivi des terrains à vocation de parcs situés dans les secteurs des phases 1 et 2, s'il y a lieu. À chaque phase, toute sous-division du terrain sera réservée au parc de district. Le calcul final des espaces verts à fournir pour les secteurs des phases 1 et 2 doit être effectué à la dernière étape du processus d'aménagement.

4.1.2 Plan de gestion environnementale

Le Plan de gestion environnementale de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est prévoit une série de mesures d'application qui seront prises tout au long du processus d'aménagement. Ces mesures sont énumérées à l'annexe A du présent document. La Ville et les promoteurs doivent les consulter et les appliquer au cours du processus d'examen des demandes d'aménagement.

4.1.2.1 Études d'impact sur l'environnement

Une étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) est exigée :

- pour tout projet d'aménagement visant l'un des deux boisés privés adjacents à la caractéristique naturelle urbaine (CNU) désignée (terrain boisé de Notre-Damedes-Champs);
- pour toute demande d'aménagement visant un terrain situé à 30 mètres ou moins de la limite de la CNU désignée;
- pour toute demande d'aménagement visant un terrain situé à 30 mètres ou moins de la limite de la vallée d'importance du ruisseau Sabourin;
- pour toute demande d'aménagement visant un terrain situé à 30 mètres ou moins du secteur potentiel d'habitat faunique d'importance décrit dans le Plan de gestion environnementale (PGE), le long et en bas de la côte, au sud du chemin Navan; dans pareil cas, l'ÉIE doit aussi aborder les répercussions potentielles sur le milieu humide de Mer Bleue vers le sud (voir la section 3.3 du présent document).

Une ÉIE peut être exigée pour d'autres zones du secteur à l'étude, en raison de la présence potentielle d'espèces en péril ou d'habitats fauniques d'importance.

4.1.2.2 Limites de retrait géotechnique

Les promoteurs sont tenus de fournir à la Ville des études géotechniques propres au site, pour chaque demande d'aménagement sur des propriétés touchées par les limites de retrait géotechnique décrites dans l'ÉIE.

4.1.3 Réseaux piétonniers et cyclables

Les demandes d'aménagement doivent indiquer l'emplacement des voies piétonnières et des pistes cyclables. Les promoteurs doivent construire ces installations en même temps que le reste de leur projet, et non à une date ultérieure.

4.1.4 Utilisations résidentielles sur des terrains polyvalents

La Ville ne favorise pas l'aménagement résidentiel sur les terrains désignés polyvalents. Si le promoteur propose des utilisations résidentielles dans une zone polyvalente adjacente au chemin Navan, seuls les logements situés au-dessus de bâtiments commerciaux ou institutionnels au niveau du sol seront envisagés. La Ville n'examinera pas les demandes de construction de logements au niveau du sol ou de bâtiments résidentiels autonomes à proximité du chemin Navan.

En plus de respecter les exigences du PCC, les promoteurs doivent fournir les documents suivants avant l'enregistrement d'un lotissement ou sur présentation de leur demande de zonage :

- une mise à jour des études sur les zones tampons des décharges; elle doit notamment aborder les problèmes tels que le bruit, la poussière, les odeurs et les polluants atmosphériques, ainsi que leurs répercussions sur les logements^{xvii};
- un plan d'implantation complet décrivant l'aménagement proposé sur tout le terrain polyvalent;
- des documents décrivant les voies d'accès reliant le site aux réseaux (piétonniers, cyclables, automobiles ou de transport en commun) existants ou proposés ainsi qu'aux parcs, aux caractéristiques naturelles urbaines et aux espaces verts existants ou proposés;
- une explication écrite et graphique des différents aspects du projet d'aménagement, par exemple la conception et l'orientation du bâtiment, l'aménagement paysager, le stationnement, les zones de service (déchets, chargement), le paysage de rue ainsi que la circulation piétonne et automobile sur le site;
- une analyse de la compatibilité entre l'aménagement résidentiel proposé et les aménagements adjacents existants.

4.2 Interprétation et modification du PCC et des annexes

Le PCC sert de guide aux processus de zonage, de lotissement et de réglementation du plan d'implantation pour la collectivité urbaine de l'Est. Bien que certains aspects du résultat final pourraient différer des diverses annexes ci-jointes, le but est de parvenir à un aménagement dont la structure est conforme aux politiques et aux directives décrites dans le présent document.

4.2.1 Modifications mineures aux éléments d'utilisation du sol

Des modifications mineures, proposées avant l'approbation du plan de lotissement ou d'implantation, comme une légère reconfiguration des rues locales, des ajustements à

l'emplacement d'immeubles résidentiels à moyenne ou à forte densité et des modifications mineures à la taille ou à la forme d'îlots, peuvent être apportées aux annexes du PCC à la discrétion du directeur général, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. En approuvant un plan de lotissement ou d'implantation qui comporte de telles modifications, la Ville approuve par le fait même les changements correspondants au PCC.

4.2.2 Modifications importantes aux éléments d'utilisation du sol

Lorsque des modifications importantes sont proposées avant l'approbation du plan de lotissement ou d'implantation, la Ville les examine pour déterminer si elles sont souhaitables, compte tenu de leurs répercussions globales. Ces modifications doivent aussi recevoir l'approbation du Comité de l'urbanisme et de différents organismes externes, au besoin. Les propriétaires fonciers et les parties prenantes (par exemple, les services de la Ville et les utilisateurs finaux) doivent être informés des changements proposés. Voici les modifications considérées comme importantes :

- l'emplacement ou la largeur d'une route collectrice ou d'une artère xviii;
- l'emplacement ou la largeur d'un couloir protégé;
- l'emplacement, la taille ou la conception d'installations de gestion des eaux pluviales;
- l'emplacement, la taille, l'orientation ou le nombre de façades ouvertes pour les écoles, les parcs ou les institutions.

Tout au long du processus d'examen des demandes d'aménagement, la Ville évalue les autres modifications proposées pour déterminer si elles sont importantes ou mineures.

Toute modification proposée aux annexes A à F doit respecter les principes et les objectifs du Plan officiel et du PCC. Si la modification implique un changement au Plan officiel, le PCC devra aussi être officiellement modifié en conséquence. En approuvant les modifications, la Ville approuve également les changements correspondant au PCC.

4.2.3 Mise à jour obligatoire d'études dans le cadre du PCC

Une mise à jour des études comprises dans le PCC, comme l'étude de viabilisation de l'infrastructure et le PGE, peut être exigée pour les modifications importantes; le cas échéant, elle doit entre autres permettre de reconfirmer les approbations nécessaires de la Ville et des organismes externes et l'addenda à l'évaluation environnementale de portée générale, au besoin. Le promoteur doit assumer les coûts de la mise à jour et de l'examen des études engendrés par les modifications qu'il propose.

4.2.4 Enclenchement du processus d'examen et d'approbation des modifications

Pour enclencher le processus d'examen et d'approbation de modifications importantes, le promoteur doit d'abord créer un plan général des modifications proposées, y compris les changements aux plans de lotissement et d'implantation, pour les quartiers approuvés ou sur le point de l'être, puis le soumettre à la Ville. Si la modification

proposée touche un terrain qui n'est pas visé par un plan approuvé ou sur le point de l'être, le plan général doit comprendre la disposition des quartiers avoisinants décrits à l'annexe A.

La Ville distribuera des exemplaires du plan général, selon le cas, aux propriétaires de terrains en cours d'aménagement ou de réaménagement qui sont directement touchés par les modifications proposées. En cas de désaccord entre les parties, le plan de lotissement ou d'implantation sera transféré au Comité de l'urbanisme pour approbation. Lorsqu'une modification proposée touche la communauté en général, la Ville peut exiger la tenue d'une journée portes ouvertes.

Chaque modification à l'annexe A doit refléter les révisions précédentes, confirmées grâce au processus d'approbation des plans généraux ou de lotissement.

La Ville peut modifier l'annexe A et le libellé du PCC, à la discrétion et avec l'approbation du directeur général, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance; le cas échéant, elle doit envoyer un avis aux propriétaires de terrains en cours d'aménagement ou de réaménagement qui sont touchés par ce changement, au besoin. Si la modification est importante ou s'il y a désaccord entre la Ville et les parties prenantes, l'approbation du Comité de l'urbanisme peut être demandée.

4.2.5 Installation de gestion des eaux pluviales

Les promoteurs qui souhaitent proposer les modifications à une installation de gestion des eaux pluviales décrite dans le présent PCC ainsi que dans le PGE et la mise à jour de l'étude de viabilisation de l'infrastructure qui en découlent, doivent également présenter une demande de modification du PGE et de la mise à jour. La modification doit refléter le mandat approuvé par la Ville, et le promoteur doit réaliser les études et les travaux à ses propres frais.

La Ville n'appuie pas les bassins temporaires de rétention des eaux pluviales, à moins qu'ils soient situés sur des terrains réservés à des installations de gestion finale des eaux pluviales.

4.3 Modifications au Plan officiel

Les modifications au Plan officiel suivantes concordent avec le PCC du secteur de la phase 2 :

- élimination de la désignation de collectivité en développement à l'annexe B;
- ajout d'une désignation d'espace vert d'importance à l'annexe B;
- désignation de la partie du boisé appartenant à la Ville au titre de caractéristique naturelle urbaine.

Les modifications au Plan officiel touchent les annexes B et L.

4.4 Clauses d'avertissement dans les titres et rapport sur l'état du site

4.4.1 Aménagement réalisé à proximité de la décharge

Selon l'évaluation par les pairs du rapport intitulé *Landfill Site Buffer Zone Study, Proposed Subdivision, Navan Road, Mer Bleue Road and Renaud Road Area, Ottawa – Updated,* publié en mars 2008, la décharge de BFI est susceptible de générer de la poussière et des odeurs.

Conformément aux recommandations de cette évaluation, lorsque la zone tampon décrite dans la directive D-6 du ministère de l'Environnement comprend des logements, les titres de ces logements doivent comporter des clauses d'avertissement. Les exigences du Ministère sont énoncées dans la directive D-6 : *Compatibility between Industrial Facilities and Sensitive Uses* (Compatibilité entre les installations industrielles et les utilisations sensibles) ainsi que dans la procédure D-6-1, annexe A : *Industrial Categorization Criteria* (Critères de catégorisation industrielle) et annexe C : *Separation Distances* (Distances de retrait).

Un rapport sur l'état du site peut être exigé pour les demandes d'aménagement dans le secteur de la phase 2.

4.4.2 Aménagement réalisé à proximité d'un couloir ferroviaire de VIA Rail

La clause suivante doit être ajoutée aux ententes d'aménagement, aux offres d'achat, aux conventions d'achat et de vente et aux baux des logements situés à 300 mètres ou moins de l'emprise ferroviaire :

« Avertissement : VIA Rail Canada Inc. et ses ayants droit possèdent une emprise située à 300 mètres ou moins du terrain dont il est question. Les installations ferroviaires leur appartenant pourraient être modifiées ou prolongées sur cette emprise dans l'avenir – par exemple si la société ferroviaire ou ses ayants droit susmentionnés choisissent d'étendre leurs activités – ce qui pourrait influencer le milieu de vie des résidents à proximité, malgré les mesures d'atténuation du bruit et des vibrations prévues lors de la conception de l'aménagement et des logements individuels. VIA Rail ne pourra être tenue responsable des plaintes ni des réclamations découlant de l'utilisation de ces installations ou des activités ayant lieu sur l'emprise susmentionnée ou au-dessus ou en dessous de celle-ci. »

_

ⁱ À la figure 1, les limites du centre polyvalent, illustrées telles qu'elles ont été précisées lors de l'élaboration du PCC de la phase 1, sont différentes de celles indiquées à la figure 4 du document de la phase 1.

ii Le document de la phase 1 de 2005 est annexé en pièce jointe.

- ^v Les renseignements sur les ressources du patrimoine culturel proviennent d'une évaluation du patrimoine bâti et du paysage façonné par l'homme réalisée par Archaeological Services Inc. (ASI) en 2006 et constituée d'une recherche préliminaire et d'un examen sur le terrain. De plus amples renseignements sur le chemin Mer Bleue sont fournis à la section 4.2.2 et à l'annexe H de l'étude d'évaluation environnementale.
- vi De plus amples renseignements sur le chemin Mer Bleue sont fournis à la section 4.2.2 et à l'annexe H de l'étude d'évaluation environnementale.
- vii La section suivante est une mise à jour des renseignements de la section 3.6 du document de la phase 1.
- viii L'évaluation environnementale a été réalisée conformément à l'annexe C de l'évaluation environnementale municipale de portée générale.
- ix Section 4.2 de l'étude *Geotechnical Investigation: Proposed Residential Development Eastboro Phase 2* (août 2013) portant sur le chemin Navan, à Ottawa. Cette étude a été préparée pour Ashcroft Homes par le Paterson Group.
- ^x La densité résidentielle nette est calculée en fonction des terrains à utilisation exclusivement résidentielle, ce qui comprend les voies de circulation et les espaces de stationnement dans le secteur aménagé, mais non les voies publiques, les emprises et les utilisations non résidentielles.
- xi Le PCC de la phase 1 indique que les conditions du sol de la majeure partie du secteur de la phase 2 limitent la densité des futurs aménagements à 25 logements par hectare net, alors qu'une petite portion du secteur peut accueillir 35 logements par hectare net.
- ^{xii} Voir le Règlement n° 2009-95, dans sa version modifiée par le Règlement n° 2009-385.
- Le PCC de la phase 1 fait référence à un grand parc de district de 13 hectares. En 2009, ce parc avait été réduit à 8 hectares.
- xiv II se peut que les automobilistes ne puissent entrer sur les terrains à aménager le long des chemins Navan et Mer Bleue et en sortir qu'en tournant à droite. Autant que possible, les terrains à aménager le long d'artères devraient comporter un réseau routier interne pour favoriser l'accès aux rues secondaires et permettre aux automobilistes de tourner à gauche. Pour limiter le nombre de points d'accès et de sortie sur le chemin Navan, les allées privées existantes devraient être regroupées, ce qui permettrait aussi de maintenir le niveau de service pour la circulation de transit aussi longtemps que possible.
- xv L'aménagement d'allées privées menant à des habitations est interdit en raison de l'augmentation prévue de la circulation sur les artères et les principales routes collectrices. La façade avant ou latérale d'une habitation doit faire face à la rue. Les constructions faisant dos à la rue et les clôtures d'atténuation de bruit ne sont pas permises.
- xvi L'aménagement d'allées privées menant à des habitations est interdit en raison de l'augmentation prévue de la circulation sur les artères et les principales routes collectrices.

En 2005, BFI était détenue et exploitée par l'entreprise Waste Services Inc. (WSI). Le document du PCC de la phase 1 fait référence au site dont WSI était propriétaire et contient des renseignements sur les opérations du site aux sections 3.1, 4.4 et 6.1.

^{iv} La superficie est supérieure à celle indiquée dans le document de la phase 1, les biens fonciers de BFI ayant augmenté depuis 2005.

xvii Si, au cours de la consultation préparatoire avec le personnel municipal, le promoteur fournit à la Ville une étude existante, et jugée récente par cette dernière, qui aborde de façon exhaustive les points décrits à la section 4.1.4, l'exigence concernant la mise à jour de l'étude peut être suspendue, à la discrétion du personnel municipal.

xviii II est à noter que l'emplacement du boulevard Belcourt, du chemin Markinch, du chemin Mer Bleue et de la route collectrice nord-sud entre le boulevard Belcourt et le chemin Mer Bleue est définitif.



FIGURE 5

East Urban Community

COMMUNITY DESIGN PLAN

Communauté urbaine de l'Est PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

Proposed School / Ecole proposé

Future Institutional Site / Futur emplacement institutionnel

15m Overland Flow Corridor / Couloir d'écoulement de surface 15m

Existing and Proposed Parks / Parc existant et proposé

Wooded Area / Zone boisée

BFI Waste Disposal Site / Décharge de BFI

Storm Water Management Pond / Bassin de rétention des eaux pluviales

Slope Stability Setback / Marge de reculement de la stabilité des pentes

Aquatic Habitat Setbacks from top of Bank / Marge de reculement des habitats aquatiques à partir du haut de la rive

Buffer to Mer Bleue Bog / Zone tampon de la tourbière de la Mer Bleue

Proposed Street / Rue proposé

Future Mixed Use Area /

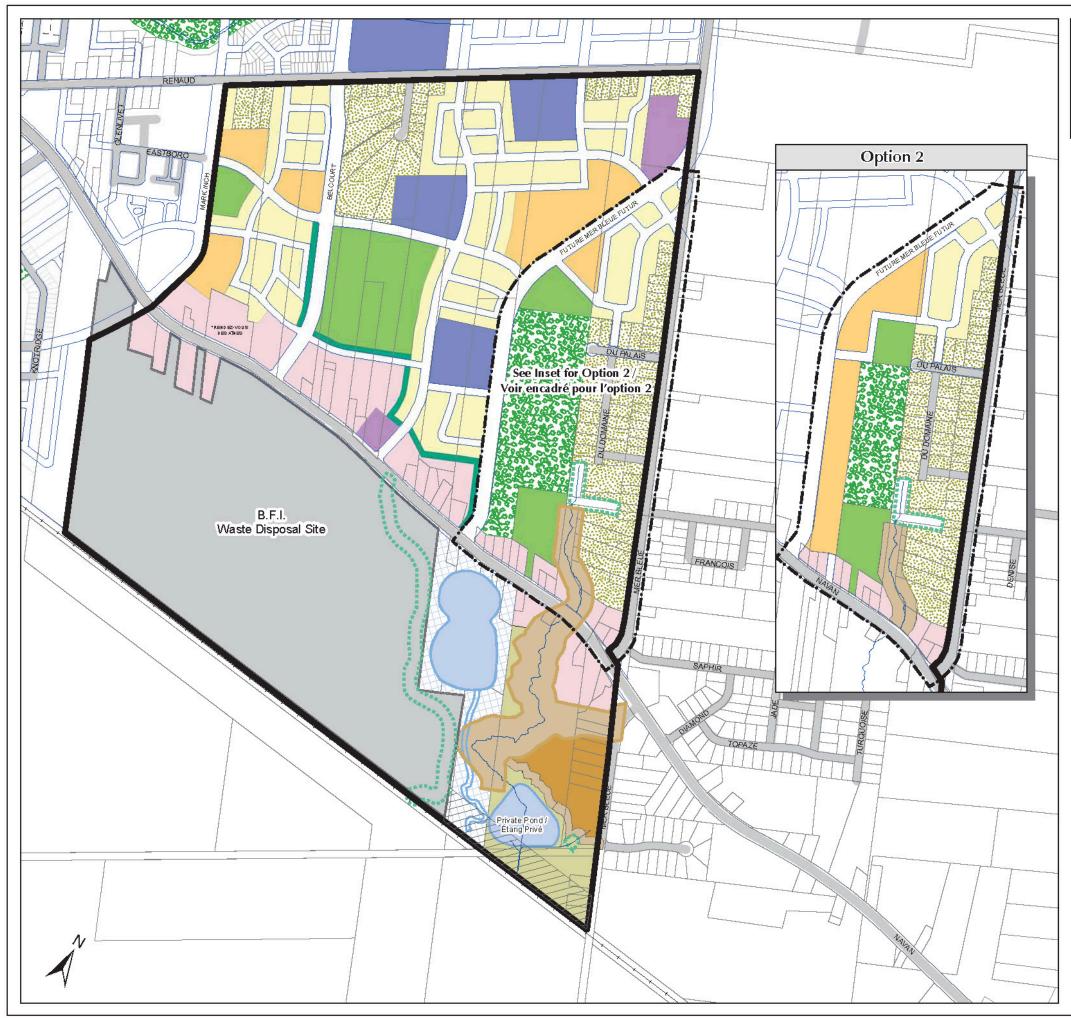
Phase 2 Area /

Scale 1:15,000





Prepared by: Planning and Crowth Management Department, Mapping & Craphics Unit Préparé par: Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, Unité de la cartographie et des graphiques Revised 09/2013





Communauté urbaine de l'Est-Phase 2

PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

LAND USE / UTILISATION DU SOL

School / Ecole

Institutional / Institutionnel

15m Overland Flow Corridor / Couloir d'écoulement de surface 15m

Park / Parc

Wooded Area / Zone boisée

BFI Waste Disposal Site / Décharge BFI

Storm Water Management Pond Area / Zone de retention des eaux pluviales

Slope Stability Setback / Marge de reculement de la stabilité des pentes

Aquatic Habitat Setbacks from top of Bank / Marge de reculement des habitats aquatiques à partir du haut de la rive

> Existing Residential - Potential for long term redevelopment to low/medium density residential / Résidentiel existant - Potentiel, à long terme, de réaménagement en résidentiel de densité faible à moyenne

Future Residential - low/medium density / Résidentiel futur - faible/moyenne densité

> Future Residential - medium/high density / Résidentiel future - moyenne/haute densité

Mixed Use - institutional, office, commercial / Secteur polyvalent - institutionnel, bureau, commercial

Leisure/ recreational uses - Significant access, storm and sanitary servicing constraints limit development potential / Utilisations de loisir et récréatives - Les contraintes d'accès, de conduites pluviales et domestiques limitent le potentiel d'aménagement.

Future development potential to low density residential only if storm and sanitary servicing constraints can be overcome / Potentiel d'aménagement futur en lotissement résidentiel de faible densité, uniquement si les contraintes de conduites pluviales et domestiques peuvent être résolues

Buffer zone from the rail corridor / Zone tampon de la couloir de chemin de fer







Communauté urbaine de l'Est- Phase 2

PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

GREENSPACE AND GATEWAYS / ESPACE VERT ET POINT D'ACCÈS

GREENSPACE / ESPACE VERT

Public Parks / Parcs publics



Wooded Area / Zone boisée



Slope Stability Setback / Marge de reculement de la stabilité des pentes



Communal Amenity Space / Espace d'agrément communautaire

GATEWAYS / POINT D'ACCÈS

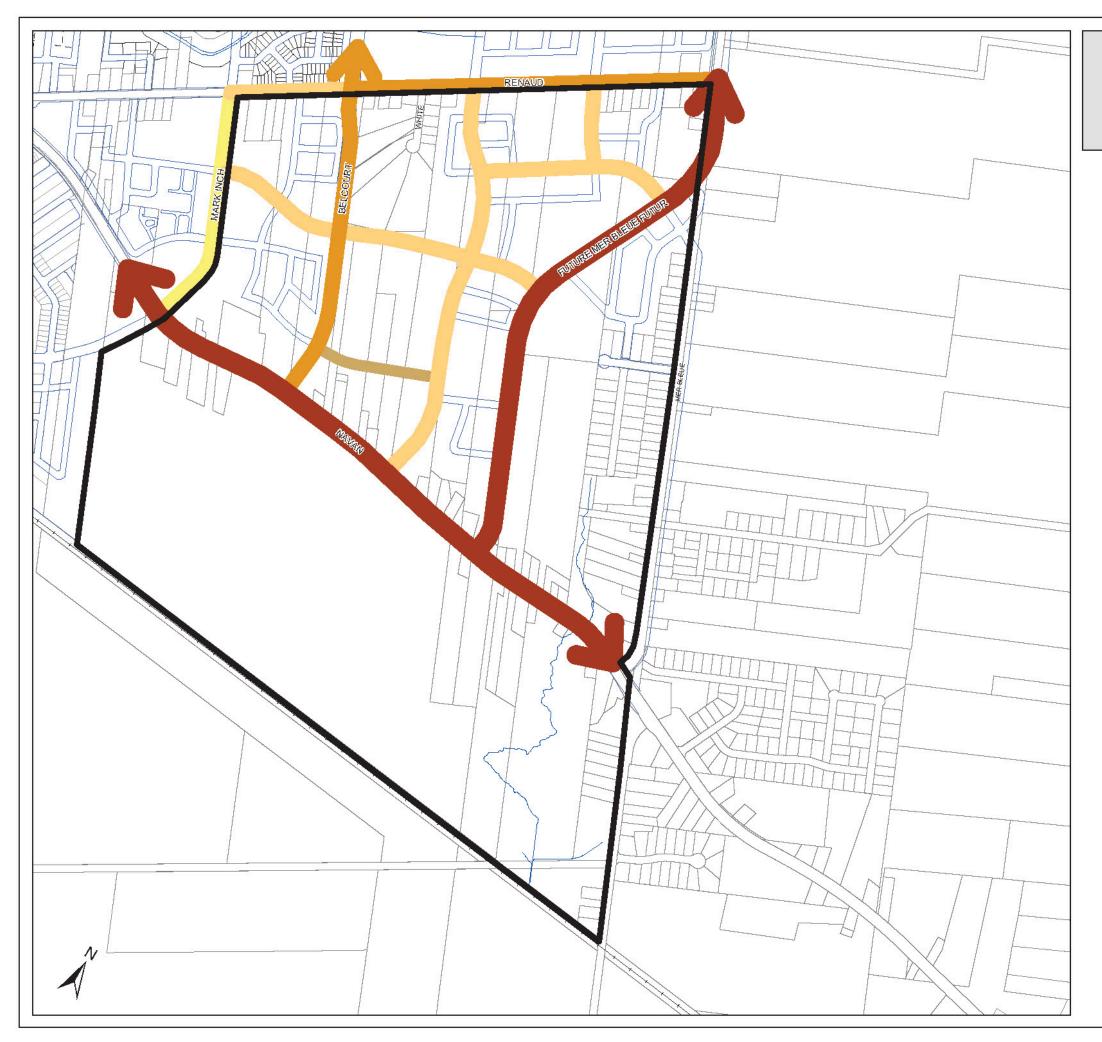
Built Form Gateway / Cadre bâti du point d'accès



Landscape Gateway Feature / Point d'accès paysagé









PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

ROAD HIERARCHY PLAN / PLAN DE LA HIÉRARCHIE DES ROUTES

Urban Divided Arterial (37.5m ROW) / Artère urbaine divisée (37, 5 m d'emprise)

Collector (up to 37.5m ROW) / Route collectrice (jusqu'à 37, 5 m d'emprise)

Minor Collector (24m ROW) / Route collectrice secondaire (24 m d'emprise)

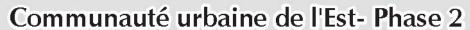
Minor Collector (up to 26m ROW) / Route collectrice secondaire (emprise de 26 m au plus)

Local Road (20m ROW / Route locale (20m d'emprise)

* All local roads 18m ROW /Toutes les routes locales : 18 m d'emprise







PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

PEDESTRIAN NETWORK / RÉSEAU PIÉTONNIER

Off-Road Multi-use Pathway / Sentiers polyvalents hors route

Nature Trail / Sentiers naturels (proposés)

Proposed Sidewalks / Trottoirs proposés

→ Proposed Walkway Blocks / Voies piétonnières proposées

Proposed Street / Rue proposé



SCHEDULE D ANNEXE





CYCLING NETWORK / RÉSEAU CYCLISTE

Off-Road Multi-use Pathway / Sentiers polyvalents hors route

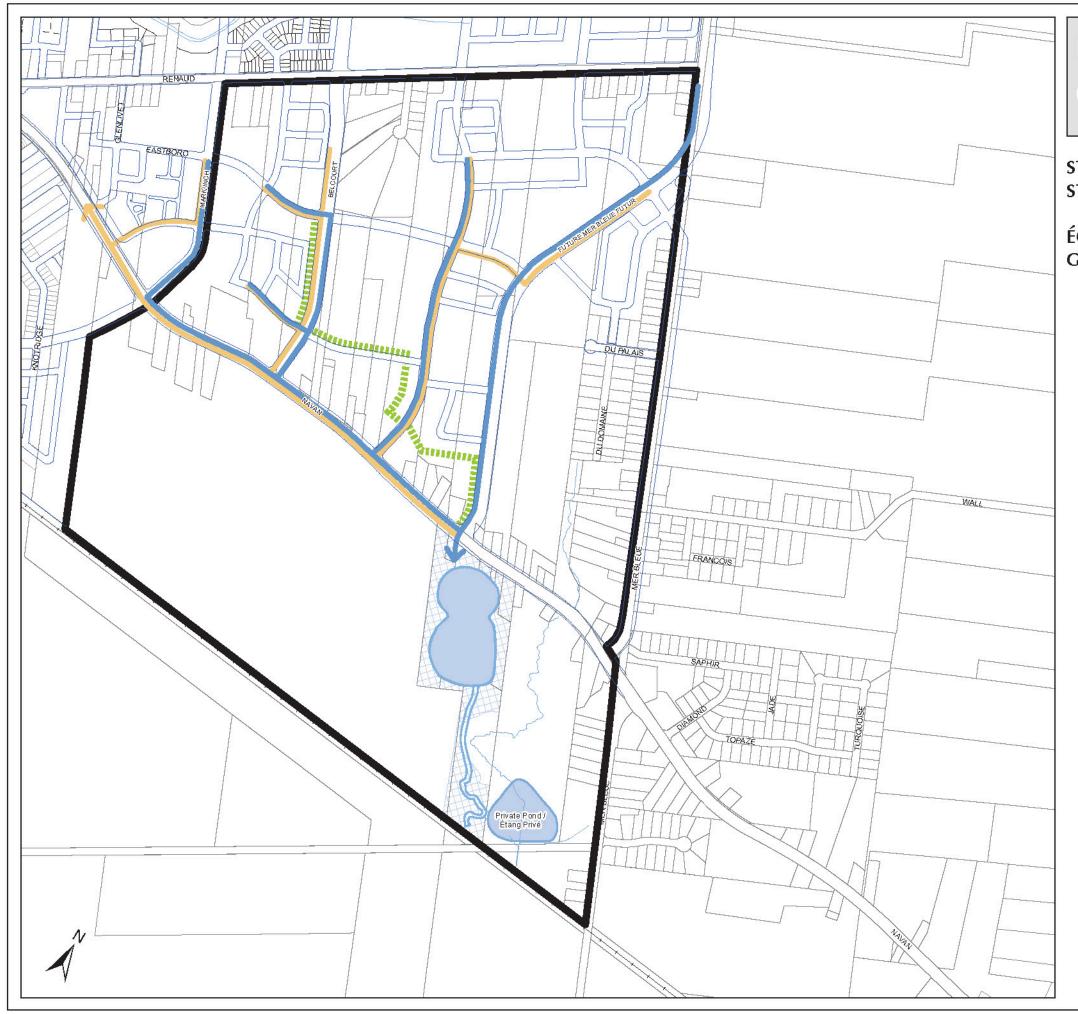
Existing Paved Shoulder / Accotement asphalté existant

On-Road Shared Lane / Voies partagées

On-Road Bike Lane / Voie cyclable séparée sur voirie

Nature Trail / Sentiers naturels (proposés)







PLAN DE CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

STORM SEWER, SANITARY SEWER AND **STORM WATER MANAGEMENT /**

ÉGOUT PLUVIAL, ÉGOUT SANITAIRE ET **GESTION DES EAUX PLUVIALES**

Storm Water Trunk Sewer / Égout collecteur des eaux pluviales

Sanitary Trunk Sewer / Égout séparatif collecteur

15m Overland Flow Corridor / Couloir d'écoulement de surface 15m

Storm Water Management Pond Area / Zone de retention des eaux pluviales



Annexe A

Le Plan de gestion environnementale (PGE) sera mis en œuvre conformément aux mesures et aux déclencheurs décrits dans le tableau synthèse ci-dessous, *Tableau 7-1 : Plan d'action et responsabilités*, tiré du *Plan de gestion environnementale de la phase 2 de la collectivité urbaine de l'Est* (2013).

TABLEAU 1 – PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE TABLEAU 7-1: PLAN D'ACTION ET RESPONSABILITÉS

Mesure	Responsabilité	Déclencheur
Désigner la portion de l'espace naturel urbain n° 96 appartenant à la Ville comme caractéristique naturelle urbaine (CNU) dans l'annexe B du Plan officiel. Ajouter la CNU et la zone mitoyenne établie (couloir du ruisseau Sabourin au nord du chemin Navan) à l'annexe L1 – Zone sous-jacente du système du patrimoine naturel (Est).	Ville d'Ottawa	Études de planification de la collectivité urbaine de l'Est (phase 2) approuvées par le Conseil et modification au Plan officiel connexe.
Acquérir les portions privées du domaine prioritaire nommé « espace naturel urbain n° 96 ».	Ville d'Ottawa	Calendrier établi selon les propriétaires (et la disponibilité du financement, au besoin).
Examen de la modification approuvée du tracé du chemin Mer Bleue pour les espèces en péril (p. ex. le noyer cendré).	Ville d'Ottawa ou personne désignée	Effectué dans le cadre de la conception détaillée du nouveau tracé du chemin Mer Bleue.
Abandonner officiellement le drain municipal Front conformément à la <i>Loi sur le drainage</i> , ou réviser le rapport de l'ingénieur pour qu'il fasse état de sa transformation en égout pluvial.	Ville d'Ottawa ou personne désignée	Effectué dans le cadre de la conception détaillée du nouveau tracé du chemin Mer Bleue.
Rénover le ponceau du chemin Navan (ruisseau Sabourin) – Voir section 6.2.1.	Ville d'Ottawa ou personne désignée	Évaluation environnementale de l'élargissement du chemin Navan ou réfection du ponceau par la Gestion des biens (selon la première éventualité).
Étudier et consigner les conditions du site en ce qui a trait aux risques de contamination; régler les questions concernant les futurs parcs et les autres îlots devant être acquis par la Ville, notamment les installations de gestion des eaux pluviales.	Promoteur	L'évaluation environnementale de site de la phase 1 doit accompagner toutes les demandes d'aménagement; un registre des conditions du site est requis pour leur approbation.
Effectuer l'analyse géotechnique détaillée du site, conformément aux lignes directrices sur la stabilité des pentes, pour les demandes d'aménagement dans la Ville d'Ottawa afin de confirmer les limites des retraits; les retraits doivent être établis sur le terrain par un arpenteur et ajoutés sur les plans des demandes d'aménagement.	Promoteur	Doit accompagner les demandes d'aménagement de terrains touchés par des contraintes géotechniques.

Mesure	Responsabilité	Déclencheur
Présenter le rapport sur la conservation des arbres et le plan d'aménagement paysager. Consulter la version préliminaire du plan sur la conservation des arbres de la Ville et les recommandations connexes énoncées à la section 6.3 pour les rapports sur la conservation des arbres de terrains au nord du chemin Navan.	Promoteur	Doit accompagner toutes les demandes de plan de lotissement, de plan de condominium ayant des répercussions sur la couverture végétale existante, et de plan d'implantation. Combiné à l'étude d'impact sur l'environnement lorsque celle-ci est également requise.
Présenter l'étude d'impact sur l'environnement.	Promoteur	Doit accompagner les demandes d'aménagement de terrains situés : \[\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc
Acquérir les terrains pour les installations de gestion des eaux pluviales, y compris les entrées et les sorties d'eau.	Promoteur	Avant le début des travaux d'aménagement dans la zone de drainage.
Réviser le rapport de l'ingénieur portant sur la partie est du drain municipal Savage pour y indiquer les changements apportés à la zone de drainage et déterminer les taux d'évaluation appropriés.	Promoteur	En même temps que la conception détaillée des installations de gestion des eaux pluviales.
Conception détaillée des installations de gestion des eaux pluviales, y compris l'amélioration des sorties d'eau et des basses terres entourant le ruisseau Sabourin (pour pallier la réduction de l'habitat dans l'affluent sur le terrain de BFI).	Promoteur	Avant le début des travaux d'aménagement dans la zone de drainage; les travaux peuvent être effectués en plusieurs phases selon l'évolution du projet d'aménagement.

Appendice B: Collectivité urbaine de l'Est – Plan de conception communautaire (secteur de la Phase 1)

Le Plan de conception communautaire relatif au secteur de la Phase 1 se trouve sur <u>ottawa.ca</u>.