

## 6 – Le Plan secondaire de la phase 3 de la collectivité urbaine de l’Est

### Section 1 : Introduction

L’objectif de ce plan secondaire consiste à guider la croissance et l’aménagement projetés des terrains de la phase 3 de la collectivité urbaine de l’Est.

Le Plan secondaire représente l’orientation de la politique du Conseil pour les interventions de la Ville, notamment dans l’examen des plans de lotissement, des demandes de modification du zonage et de réglementation des plans d’implantation, ainsi que des demandes présentées au Comité de dérogation et dans la réalisation des infrastructures publiques.

Ce plan secondaire se fonde sur le Plan de conception communautaire (PCC) du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l’Est et sur ses pièces justificatives. Il transpose dans la politique officielle les aspects essentiels du PCC et de ses pièces justificatives. Le PCC comprend la description détaillée des aménagements et les lignes directrices de la conception à consulter dans l’examen des demandes d’aménagement. Ce plan secondaire est étroitement lié au PCC, et ces deux documents doivent être consultés de concert pour permettre d’interpréter et de mettre en œuvre les politiques du Plan secondaire.

Il faut prendre connaissance de l’annexe A (Plan de désignation) à la lumière de l’orientation de la politique du Conseil.

### Section 2 : Zone d’aménagement

La zone du Plan secondaire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l’Est, qui est décrite dans l’annexe A (Plan de désignation), s’appelle ci-après la zone d’aménagement.

### Section 3 : Vision

La zone d’aménagement se veut un nouveau quartier complet pour Orléans et pour le reste de la Ville. Son ensemble de logements, de pôles d’emploi et de services institutionnels et commerciaux, de concert avec les infrastructures projetées pour les loisirs et les activités récréatives, feront de ce secteur un lieu attrayant où vivre, travailler et se divertir.

La conception de cette collectivité se fonde sur un réseau de rues et d'îlots piétonnables et favorables au transport en commun, en assurant la connectivité avec la ligne projetée du Transitway de Cumberland et ses stations. Les zones portant la désignation de quartiers de densité maximum et de quartier d'immeubles polyvalents sont implantées stratégiquement pour servir la collectivité et les environs. Les quartiers sont dotés de parcs, d'installations de transport en commun et d'autres infrastructures faciles d'accès à pied.

### 3.1 Cadre de planification et de conception

Les principes suivants constituent la politique-cadre de ce plan secondaire et la pierre d'assise de la création d'une collectivité vivable et piétonnable pour la zone d'aménagement :

1. établir à Orléans un nouveau centre dynamique, qui permet d'aménager différentes infrastructures, par exemple des immeubles de bureaux, des immeubles résidentiels de faible et de moyenne densités et de densité maximum et des établissements de détail, de loisirs et institutionnels, en plus de servir de nœud central d'activité pour la collectivité environnante;
2. réaliser une croissance compacte, qui permet d'aménager judicieusement le territoire et les infrastructures existantes et qui se déroule au rythme des améliorations à apporter aux infrastructures;
3. en prévision de l'aménagement de la ligne projetée du Transitway de Cumberland, instituer un modèle d'aménagement axé sur le transport en commun, qui reprend le principe des rues complètes afin de prévoir des conditions sécuritaires, pratiques et confortables dans les déplacements à pied et à vélo et dans les transports en commun pour tous les groupes d'âge et tous les niveaux d'aptitude physique;
4. veiller à aménager, dans l'ensemble du couloir de services publics, du Transitway et du boulevard Brian Coburn, des liaisons pour la sécurité et l'efficacité des déplacements des piétons, des cyclistes et des automobilistes pour traverser la zone d'aménagement;
5. promouvoir la croissance qui étoffe la collectivité existante d'Orléans et qui assure la connectivité entre les stations du Transitway et les quartiers environnants grâce à des dispositifs comme les trottoirs et les infrastructures cyclables, les sentiers polyvalents, les passages routiers sécuritaires et le réseau routier piétonnable;
6. protéger, améliorer et restaurer le réseau patrimonial naturel dans la zone d'aménagement et dans les alentours et créer un réseau d'espaces verts qui assure la liaison des infrastructures naturelles comme les terrains boisés et les bassins de

rétenion des eaux pluviales, ainsi que des infrastructures communautaires comme les parcs publics et les secteurs des commerces et des magasins;

7. encourager l'établissement d'une identité distincte pour la zone qui n'est pas aménagée à l'heure actuelle en créant des lignes directrices sur la conception propres au secteur, qui tiennent compte des infrastructures existantes et les mettent en valeur et qui promeuvent la création de nouveaux parcs publics et de nouveaux espaces citoyens qui concourent au sentiment d'appartenance au lieu et favorisent l'esprit de communauté;
8. étayer le potentiel de développement économique d'Orléans en créant, dans cette zone d'aménagement, des perspectives de développement pour différents pôles d'emploi bien servis par les transports en commun.

## Section 4 : Aménagement du territoire et orientation essentielle de l'esthétique urbaine

Les rubriques et les politiques suivantes tracent les grandes lignes de l'aménagement projeté de la zone d'aménagement en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, à la mobilité, au développement communautaire, à l'esthétique urbaine et à la mise en œuvre. Le lecteur trouvera dans le Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est, qu'il faut lire à la lumière de ce plan secondaire, de plus amples renseignements et les grandes lignes de l'interprétation de ces notions.

### 4.1 Politiques sur l'aménagement du territoire

Le Conseil a approuvé le Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est et les études justificatives pour guider l'aménagement projeté du secteur du Plan secondaire. L'aménagement doit donc se dérouler de concert avec le PCC et ses études justificatives, sous réserve des objectifs et des politiques ci-après.

#### Politiques générales

- 1) Les aménagements résidentiels sont limités à un maximum de 55 % d'habitations isolées; il doit y avoir au moins 10 % d'immeubles d'appartements; le reste des aménagements peut être constitué d'habitations multifamiliales distinctes des immeubles d'appartements.
- 2) Dans l'ensemble, les aménagements résidentiels doivent respecter l'objectif de moyenne densité minimum de 34 logements par hectare net. La densité résidentielle nette est calculée exclusivement d'après la superficie destinée aux aménagements

résidentiels, en tenant compte des voies de circulation et des aires de stationnement dans les secteurs aménagés, mais en excluant les rues publiques, les emprises et tous les aménagements non résidentiels.

- 3) Ce n'est pas parce que des terrains sont représentés dans l'annexe A (Plan de désignation) qu'ils sont disponibles ou accessibles au public.
- 4) La Ville détermine les cas dans lesquels elle achète des terrains dans l'intérêt public. L'intégration de terrains du domaine privé dans une désignation ou une annexe de ce plan secondaire n'a pas du tout pour effet d'obliger la Ville, l'Office de protection de la nature ou le gouvernement provincial à faire l'acquisition de ces terrains, à les acheter ou à verser des indemnités.
- 5) Comme l'indique l'annexe A (Plan de désignation), un parc communautaire est un aménagement autorisé dans la désignation des terrains destinés aux pôles d'emploi sur le domaine attenant au dépôt de neige.
- 6) Les politiques du PCC doivent guider les aménagements autorisés et la hauteur des bâtiments dans chacune des désignations du PCC.
- 7) À l'ouest du boisé du parc Innes, la Ville autorise, sans qu'il soit nécessaire de modifier le Plan officiel, le prolongement du secteur de la désignation de quartier de moyenne densité au sud de la promenade Vanguard.

### **Politiques pour les accords privés**

Les accords sont conclus à l'initiative des propriétaires fonciers dans la zone de planification définie afin d'assurer la répartition équitable des coûts parmi les parties bénéficiaires et de coordonner l'aménagement nécessaire des parcs, des infrastructures et des espaces libres. Les politiques suivantes définissent les exigences applicables aux nouveaux travaux d'aménagement en vertu des accords privés.

- 8) Les propriétaires fonciers de la zone de planification représentée dans l'annexe A (Plan de désignation) doivent conclure des accords privés pour la répartition des coûts correspondant :
  - a) à la préparation du PCC, du plan secondaire et des études justificatives;
  - b) aux coûts des grands projets d'infrastructures et des études et plans connexes à établir pour aménager la zone et qui ne sont pas par ailleurs financés grâce aux redevances d'aménagement;
  - c) à la réservation des terrains à vocation de parc et aux coûts liés à leur aménagement.

- 9) Les propriétaires fonciers de la zone d'aménagement représentée dans l'annexe A (Plan de désignation) doivent conclure des accords privés afin d'établir une convention directrice pour les parcs, afin de pouvoir créer un mécanisme permettant d'indemniser les coûts de la réservation des terrains à vocation de parc et les coûts des travaux d'aménagement correspondants qui pourraient être inéquitablement répartis sur l'ensemble de la zone d'aménagement.
- 10) Chacun des accords prévus dans les politiques 8) et 9) ci-dessus doit comprendre un barème financier faisant état des coûts estimatifs des grands projets d'infrastructures ou des exigences relatives aux terrains à vocation de parc et des études et plans connexes, ainsi que de la quote-part des coûts attribuable à chaque propriétaire foncier visé.
- 11) La Ville oblige chaque propriétaire à démontrer qu'il a signé l'entente de financement et tous les accords de partage des coûts applicables ou l'accord de l'autre propriétaire l'autorisant à mener les travaux avant la signature de l'accord de partage des coûts; il s'agit d'une condition de l'approbation de toutes les demandes d'approbation des plans provisoires de lotissement et de copropriété et des plans d'implantation et de morcellement dans la zone d'aménagement. Selon l'une des conditions de la réalisation des projets d'aménagement, l'administrateur du groupe de propriétaires fonciers du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est doit publier un avis pour faire savoir que le maître de l'ouvrage intervient dans les accords pertinents et qu'il a payé sa quote-part des coûts conformément à ces accords avant l'inscription des droits de propriété.

### **Variété des densités, des formes et des aménagements**

Il faut prévoir différentes formes de logements et divers types de logements afin de créer des options et une diversité de logements dans l'ensemble de la zone d'aménagement.

- 12) Pour mieux répartir la densité et les formes de logement dans l'ensemble de la zone, il faut prévoir dans chaque îlot une variété de types de logements appartenant à la désignation de quartier de faible densité afin d'éviter d'aménager des îlots importants dans lesquels il n'y a qu'un seul type de forme de logements.

### **Aménagements commerciaux à petite échelle**

13) Outre les zones commerciales désignées dans l'annexe A (Plan de désignation), les aménagements commerciaux de proximité et à petite échelle ou les microcommerces faciles d'accès à pied ou à vélo seront autorisés dans les zones à la lisière des routes collectrices, comme le permet le Règlement de zonage. Le zonage à mettre en œuvre doit porter le suffixe « -c » (ou un symbole comparable) dans la zone résidentielle

principale pour autoriser l'aménagement d'établissements commerciaux à petite échelle dans une zone résidentielle.

### **Parcs**

14) Il faut prévoir une hiérarchie de désignations de parcs dans le réseau d'espaces verts, notamment des parcs communautaires et de quartier ainsi que des mini-parcs, équipés de commodités, comme le recommande le Plan de conception communautaire du centre polyvalent de la collectivité urbaine de l'Est. L'un de ces parcs, soit un parc communautaire d'au moins 4,6 hectares, doit être aménagé un peu à l'ouest du dépôt de neige existant et être attenant à ce dépôt.

## **4.2 Mobilité des piétons et des cyclistes**

### **Infrastructures cyclables**

15) Des infrastructures cyclables seront aménagées le long des routes collectrices, comme l'indique le PCC.

### **Dispositifs donnant la priorité aux piétons et traversée des routes collectrices**

16) Les infrastructures priorisant les déplacements des piétons seront conçues et aménagées à certains endroits sur les routes collectrices principales, aux points de croisement avec les couloirs piétonniers traversant les îlots et aux points où les routes collectrices divisent les deux côtés d'un quadrillage décalé. Ces infrastructures peuvent comprendre des avancées de trottoir, des passages pour piétons (PPP) et des ensembles réunissant ces dispositifs. Les passages pour piétons doivent être aménagés à intervalles périodiques afin d'encourager la connectivité piétonnière, en donnant la préférence à leur implantation non loin des arrêts de transport en commun.

17) Toutes les routes collectrices doivent être dotées d'installations piétonnières des deux côtés et d'une liaison cyclable. Les sections transversales des routes collectrices seront mises au point en s'inspirant des politiques et des normes de la Ville en vigueur au moment voulu pour assurer la connectivité nécessaire à l'intention des piétons et des cyclistes dans l'emprise de 24 mètres. On pourra consentir des exceptions sans apporter de modification à ce plan secondaire dans l'éventualité où de courts tronçons des routes collectrices n'assurent pas la connectivité essentielle; dans ces cas, on pourra aménager un trottoir d'un seul côté de la rue.

## **4.3 Conception communautaire et esthétique urbaine**



## Quadrillage des rues et des îlots pour la qualité de vie

Le quadrillage des rues et la configuration des îlots d'un nouveau quartier favorisent la qualité de vie de la collectivité et l'efficacité des déplacements des gens au sein de cette collectivité. Le modèle du quadrillage des rues doit offrir à tous les usagers une expérience sécuritaire et agréable, grâce notamment à la limitation de la vitesse des véhicules. Un quadrillage de rue bien planifié et parfaitement relié, dans lequel la circulation est filtrée plutôt qu'acheminée en entonnoir vers les rues plus importantes, permet d'améliorer le débit et représente la stratégie de modération de la circulation la plus importante de la conception communautaire. Avant de planifier des éléments précis de modération de la circulation (comme des dos d'âne ou des avancées de trottoir), le quadrillage des rues et la configuration des îlots doivent être attentivement planifiés pour assurer la modération passive de la circulation grâce à la qualité de l'implantation de la conception.

18) Le réseau routier sera aménagé pour répondre aux exigences suivantes :

- a) l'aménagement des rues et des îlots sera conçu en priorité en pensant à l'expérience des usagers et doit permettre d'aménager un environnement sécuritaire et agréable pour tous les usagers, et non seulement pour les automobilistes;
- b) le réseau routier sera parfaitement connecté et organisé selon la configuration du quadrillage décalé. Cette configuration vise à offrir différentes options de trajet pour tous les modes de transport dans la zone d'aménagement, en modérant la circulation, en assurant l'efficacité des opérations de transport en commun et en décourageant la circulation automobile traversante. Les rues locales (mineures) et les routes collectrices (principales) devraient être connectées directement aux artères (avenues);
- c) comme l'indique le PCC, les îlots de quartier auront, dans la mesure du possible, une superficie d'un hectare ou moins et une forme régulière afin de créer des quartiers très perméables. Ces îlots de moindre superficie visent également à encourager les déplacements actifs raccourcis et différentes options pour les trajets et les modes de transport. Dans les cas où on propose des îlots de plus grande superficie et que la Ville les juge satisfaisants, il doit y avoir au moins une liaison piétonnière en milieu de quadrilatère, alignée avec le tracé des rues de part et d'autre de l'îlot.
  - i) Les plans de lotissement doivent permettre d'établir une hiérarchie de rues dans laquelle les divers types de rues sont conçus pour les vitesses automobiles (qui ne sont pas simplement affichées) favorisant l'amélioration

- de la sécurité des comportements des automobilistes, le rehaussement de la sécurité des piétons et des cyclistes et la réalisation des niveaux de confort souhaités pour les usagers non motorisés;
- d) les vitesses automobiles autorisées dans chaque type de rue seront contrôlées passivement grâce à un aménagement adéquat. Les rues locales seront conçues pour obliger à respecter des vitesses automobiles moindres (30 km/h) et les routes collectrices seront conçues pour obliger à respecter des vitesses modérées (de 40 à 50 km/h);
  - e) le quadrillage des rues et la conception du réseau permettront d'avoir accès, grâce à tous les modes de transport, aux infrastructures publiques, aux lieux de commerce, aux parcs, aux écoles, aux espaces libres et au réseau de transport en commun;
  - f) il ne sera pas permis d'inverser les lots, dans les cas où les cours arrière sont voisines des routes collectrices. Il ne devra pas y avoir de rues tampons le long des routes collectrices;
  - g) sur les terrains donnant sur les rues publiques, on aménagera des immeubles dotés de façades actives, sans égard aux aménagements qui y sont réalisés. Les aires de stationnement en surface doivent essentiellement être aménagées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments;
  - h) dans les cas où les habitations sont construites non loin de parcs ou donnent sur des parcs, les élévations avant, arrière ou latérales doivent être dotées de fenêtres et de portes donnant sur les parcs, afin d'assurer une continuité du paysage de rue et de mieux animer ce paysage;
  - i) dans les cas où l'état des sols est favorable, on peut personnaliser la zone en plantant des arbres de rue vigoureux, ce qui apporte de nombreux autres avantages, par exemple la sécurité et le confort; les arbres doivent être plantés le long de toutes les rues, aux frais des promoteurs. La plantation d'arbres et les autres éléments du paysagement comme les végétaux le long des clôtures antibruit, les fenêtres donnant sur la rue et les dénivellations écologiques ou d'autres éléments résiduels du domaine foncier dans un lotissement sont également encouragés.

### **Modération de la circulation**

- 19) La conception et la mise en œuvre des infrastructures de modération de la circulation doivent se dérouler de concert avec les travaux d'aménagement et aux frais du promoteur; il s'agit d'une condition de l'approbation de la demande du plan

provisoire de lotissement. Ces travaux sont menés de concert avec la conception et la construction des rues à l'origine afin d'éviter de les refaire ultérieurement, ce qui revient plus cher et est moins pratique. Ce processus consiste aussi à adopter, pour certaines rues ou certaines conditions, des techniques appropriées de modération de la circulation afin d'encourager les déplacements aux locaux à pied et à vélo et à ralentir les déplacements automobiles en veillant à ce qu'ils restent efficaces. Les secteurs ou les rues absolument prioritaires pour la modération de la circulation devraient correspondre aux axes piétonniers. Les dispositifs de modération de la circulation doivent être déterminés conformément aux lignes directrices de la Ville pour la conception et la mise en œuvre de ces dispositifs et être aménagés de concert avec les directions générales compétentes de la Ville.

### **Stationnement**

L'un des objectifs de ce plan secondaire consiste à s'assurer que dans la conception des lotissements, l'on planifie la localisation des différents types d'habitation afin de mettre délibérément en équilibre les avantages et les difficultés du stationnement propres aux sites de chaque type d'habitation, en veillant à ce que ces types d'habitations soient suffisamment proches pour absorber l'ensemble des besoins en stationnement dans tout le quartier.

20) À l'étape du plan provisoire de lotissement, le promoteur doit soumettre un plan de stationnement sur rue démontrant les moyens grâce auxquels il a maximisé le stationnement sur rue, dont les moyens grâce auxquels il a organisé les différentes largeurs et les habitations de différents types pour maximiser les possibilités de stationner sur les rues. Le PCC décrit dans leurs grandes lignes les options de conception permettant de réaliser les aménagements ci-dessus.

## **Section 5 : Réseau du patrimoine naturel**

### **Zone rocheuse stérile**

Une zone rocheuse stérile, caractérisée par de vastes pans d'assises rocheuses calcaires à découvert, lisère le côté nord de la zone d'aménagement, jusqu'au sud et à l'est immédiats du boisé du parc Innes. Cette zone rocheuse stérile représentée dans l'annexe A (Plan de désignation) et la zone voisine de 30 mètres de terrain constituent un habitat faunique important pour les serpents, en raison de la présence d'un habitat d'hivernage (hibernaculum) dans le calcaire fissuré de la zone rocheuse stérile. Cette zone, qu'il faut protéger contre l'empiètement inutile, est particulièrement vulnérable aux variations de l'infiltration de l'eau (du point de vue de la quantité et de la qualité à la fois) et de l'ombrage des affleurements rocheux. Il faudra consentir un certain

empiétement pour s'assurer que les niveaux d'aménagement permettent de préserver les modèles de drainage existants dans le secteur.

Le prolongement planifié de la rue Frank Bender dans le sens sud, en travers de la zone rocheuse stérile, constitue un obstacle pour les déplacements de la faune; il faut réduire cet obstacle dans toute la mesure du possible en faisant appel à des structures traversantes, à des barrières de protection et à d'autres dispositifs. En outre, la conception et la construction du prolongement de la rue Frank Bender obligeront à appliquer des critères supplémentaires dans la conception et à faire appel à des mesures d'atténuation pour minorer l'incidence sur les infrastructures naturelles et sur leurs fonctions afin de protéger cet habitat faunique important et la faune qui en dépend. Le prolongement de la rue Frank Bender en travers de la zone rocheuse stérile sera autorisé à la condition que la Ville approuve la conception détaillée, de concert avec le gouvernement provincial et l'Office de protection de la nature.

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

Les éléments du réseau du patrimoine naturel sont représentés dans l'annexe C11C du volume 1 du Plan officiel. Il se peut qu'il y ait d'autres fonctions naturelles qui ne sont pas représentées dans l'annexe C11C, mais qui répondent à la définition du réseau du patrimoine naturel de la Ville dans la section 4.8 du volume 1 du Plan officiel. Les politiques ci-après s'appliquent à toutes les fonctions du patrimoine naturel et à tous les terrains soumis à des contraintes, qu'ils soient compris ou non dans l'annexe C11C.

- 1) L'aménagement et la transformation du site ne sont pas autorisés dans les zones des fonctions naturelles ou non loin de ces zones ou du boisé du parc Innes désigné, à moins de préparer une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) dans le cadre du processus d'établissement de la demande d'aménagement; cette étude doit indiquer qu'il n'y aura pas de répercussion négative sur les fonctions naturelles ni sur les fonctions écologiques de cette zone.

Pour les besoins de ce plan secondaire, on entend généralement par voisinage le rayon de 30 mètres à partir de la lisière de la fonction naturelle ou écologique.

- 2) Dans le cadre du processus d'établissement de la demande d'aménagement et conformément aux politiques du volume 1 du Plan officiel, il se pourrait qu'on doive mener d'autres études pour tenir compte des contraintes suivantes, entre autres : les pentes instables et les risques géotechniques.

- 3) Dans les cas où il y a des espèces en péril dans la zone d'aménagement, il en sera tenu compte à l'étape de l'examen des travaux d'aménagement, dans le cadre de la Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition.
- 4) Le boisé du quadrant sud-ouest de la zone d'aménagement sera préservé dans le cadre du réseau du patrimoine naturel pour en faire un domaine foncier non aménageable et sera cédé à la Ville en contrepartie d'une somme symbolique dans le cadre de l'approbation des plans de lotissement projetés.

## Section 6 : Mise en œuvre

### Accords privés pour les frais d'aménagement

- 1) Dans la zone d'aménagement représentée dans l'annexe A (Plan de désignation), les propriétaires fonciers doivent conclure des accords privés pour :
  - a) établir la quote-part des coûts des propriétaires fonciers visés pour les grands projets d'infrastructures et pour les études et les plans connexes à établir afin d'aménager la zone d'aménagement, dans les cas où ces frais ne sont pas par ailleurs financés par les redevances d'aménagement;
  - b) passer une convention directrice pour les parcs, en faisant intervenir le propriétaire foncier voisin du plan de lotissement approuvé implanté tout juste à l'ouest pour créer un mécanisme permettant d'indemniser les coûts de la réservation des terrains à vocation de parcs et les coûts des travaux d'aménagement correspondants qui pourraient être inéquitablement répartis dans l'ensemble de la zone d'aménagement;
  - c) répartir la réservation et les coûts de l'aménagement des terrains à vocation de parc.

Ces accords doivent être établis à l'initiative des propriétaires fonciers dans la zone d'aménagement définie et prévoir la répartition équitable des coûts parmi les parties bénéficiaires, afin de compléter les dispositions du Règlement sur les redevances d'aménagement.

- 2) Chacun des accords prévus dans la politique 1) ci-dessus doit comprendre un barème financier faisant état des coûts estimés des grands projets d'infrastructures ou des besoins en parcs, ainsi que des études et des plans connexes, en plus de prévoir la quote-part des coûts de chaque propriétaire foncier visé ou bénéficiaire.
- 3) Conformément aux accords de partage des coûts de la politique 11) de la section 11.6 du volume 1 du Plan officiel, la Ville obligera chaque propriétaire à démonter qu'il a signé l'accord de financement et tous les accords de partage des coûts

pertinents ou l'accord de l'autre propriétaire lui permettant de mener les travaux avant de signer l'accord de partage des coûts, à titre de condition de l'approbation de tous les plans de lotissement et de copropriété provisoires et de toutes les demandes de réglementation du plan d'implantation et de morcellement dans la zone d'aménagement. Selon l'une des conditions de la réalisation des projets d'aménagement, l'administrateur du groupe de propriétaires fonciers du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est doit publier un avis pour faire savoir que le maître de l'ouvrage intervient dans les accords pertinents et qu'il a payé sa quote-part des coûts conformément à ces accords avant l'inscription des droits de propriété.

### **Circuits d'autobus**

Pour capter l'achalandage des transports en commun dans les premières phases des travaux d'aménagement, il faudra prévoir des arrêts et des circuits de transport en commun à l'intention des usagers dès les premières étapes des travaux d'aménagement. On pourra ainsi offrir toute la commodité, la sécurité et l'efficacité voulues pour les nouveaux résidents.

- 4) Les propriétaires fonciers devront conclure une entente sur les services de transport en commun afin d'établir la méthode et les moyens grâce auxquels le complexe aménagé et les secteurs voisins pourront être viabilisés avec efficacité grâce au transport en commun. Le maître de l'ouvrage devra conclure l'entente pour tracer les grandes lignes de l'aménagement du service d'autobus provisoire avec la Direction des services de transport en commun avant d'enregistrer le lotissement ou la copropriété.
- 5) Les ententes d'intégration rapide du transport en commun devront comprendre, sans nécessairement s'y limiter nécessairement, l'établissement de circuits et d'arrêts et de niveaux de service et l'aménagement et l'entretien des arrêts et des zones de manœuvre. Ces ententes pourraient aussi être appelées à tenir compte des modalités de financement et de répartition des coûts, ainsi que du calendrier et des déclencheurs dans la cession de la responsabilité de l'ouvrage à la Ville.
- 6) La consultation préalable, obligatoire avant de déposer la demande portant sur le plan provisoire de lotissement, fera intervenir OC Transpo et les conseils scolaires compétents afin de coordonner les circuits d'autobus avec l'aménagement des rues, des quadrilatères et des liaisons piétonnières.

### **Conditions et exigences supplémentaires relatives aux plans de lotissement**

- 7) Les demandes d'approbation du plan provisoire de lotissement doivent être traitées en même temps que les demandes obligatoires à déposer en vertu de la Loi sur le drainage.
- 8) Avant d'approuver toute demande portant sur un plan provisoire de lotissement, il faut consulter directement l'étude directrice de viabilisation afin de connaître les conditions à respecter et à approuver par les organismes visés.

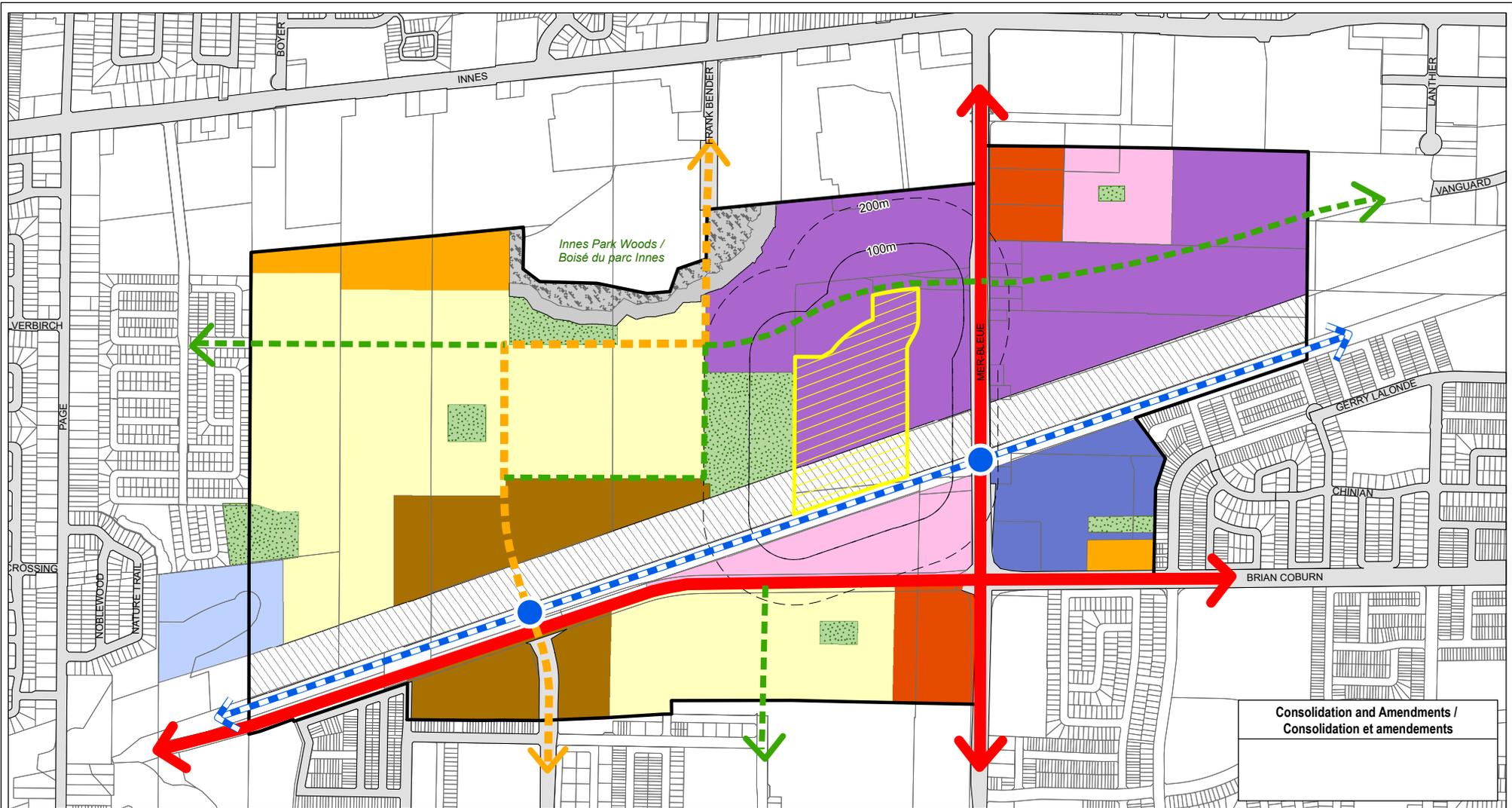
### **Aménagement**

Dans l'aménagement des rues, des quartiers de moyenne densité, des quartiers de densité maximum et des zones commerciales, il se peut que ce plan secondaire et le Plan de conception communautaire du secteur de la phase 3 de la collectivité urbaine de l'Est correspondant soient, à la discrétion de la Ville, réformés et invalidés.

S'il est possible, après l'aménagement des rues, d'apporter des changements et de réaliser des travaux à petite échelle dans la zone d'aménagement, les directives reproduites dans le Plan secondaire et dans le PCC auront déjà été mises en œuvre, et on pourra revenir aux politiques générales du volume 1 du Plan officiel pour mettre en œuvre les politiques d'aménagement.

### **Annexe**

Annexe A – Plan de désignation



**East Urban Community Phase 3 /  
Phase 3 de la Collectivité  
urbaine de l'Est**

SECONDARY PLAN - VOLUME 2  
**Schedule A - Designation Plan**

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2  
**Annexe A - Plan de désignation**

 Secondary Plan Boundary /  
Limites du Plan secondaire

- |  |  |
|--|--|
|  Low-Density Neighbourhood /<br>quartier à faible densité             |  Stormwater Management /<br>Gestion des eaux pluviales   |
|  Medium-Density Neighbourhood /<br>Quartier à densité moyenne         |  Park /<br>Parc  |
|  Highest-Density Neighbourhood /<br>Quartier à densité la plus élevée |  Rock Barren /<br>Paroi rocheuse   |
|  Commercial /<br>Commercial   |  30m Rock Barren Setback /<br>Marge de retrait 30m – Paroi rocheuse  |
|  Mixed-Use /<br>Zone polyvalent                                       |  Utility Corridor /<br>Coulloir de services publics  |
|  Employment /<br>Emploi   |  Snow Disposal Facility /<br>Dépôt de neige  |
|  Institutional /<br>Institutionnel                                    |  Snow Disposal Facility Setback -<br>100m & 200m /<br>Marge de retrain du dépôt de neige -<br>100m et 200m |

- |   |
|---|
|  Arterial /<br>Artère  |
|  Major Collector - Proposed /<br>Route collectrice principale proposée |
|  Collector /<br>Route collectrice                                      |
|  Collector - Proposed /<br>Route collectrice proposée                  |
|  Bus Transit Route /<br>Circuit d'autobus                              |
|  Bus Transit Stop /<br>Arrêt de transport en commun                    |

Consolidation and Amendments /  
Consolidation et amendements



Planning, Infrastructure and Economic Development Department,  
Geospatial Analytics, Technology and Solutions  
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique,  
Analyse géospatiale, technologie et solutions