

10 – Le Plan secondaire du quartier en développement de Mer Bleue

Section 1 : Introduction

L'objectif de ce plan secondaire est de guider et d'orienter la croissance et l'aménagement des terrains du quartier en développement de Mer Bleue

Ce plan secondaire représente l'orientation stratégique du Conseil pour les activités municipales, en particulier l'examen des plans de lotissement, des demandes de modification du zonage et de réglementation des plans d'implantation, des demandes destinées au Comité de dérogation et de la réalisation des travaux publics.

Ce plan secondaire se fonde sur le Plan de conception communautaire (PCC) de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue, et transpose les principaux aspects du PCC dans les politiques du Plan officiel. Le PCC comprend la description détaillée de l'aménagement du territoire et les lignes directrices de la conception à consulter dans l'examen des demandes d'aménagement. Ce plan secondaire est donc intimement lié au PCC et doit être lu à la lumière du PCC, pour permettre d'interpréter et de mettre en œuvre les politiques de ce plan secondaire.

Le secteur du Plan secondaire du quartier en développement de Mer Bleue est généralement cerné à l'ouest par le chemin Mer Bleue, à l'est par le chemin Tenth Line, au nord par le secteur de Mer Bleue (aménagement d'Avalon-Ouest) et au sud par la limite qui lisère le chemin Wall en traversant la collectivité de Notre-Dame-des-Champs jusqu'au chemin Tenth Line (soit approximativement à mi-chemin entre le chemin Wall et le chemin Navan. Le secteur de ce plan est représenté dans l'annexe A (Plan de désignation).

Section 2 : Vision

La zone d'aménagement se veut une collectivité régie par un plan directeur contemporain qui regroupe les infrastructures des caractéristiques de son patrimoine naturel, en particulier le ruisseau McKinnons et un secteur boisé, en plus de capter l'aménagement plus vaste des caractéristiques physiques existantes.

La conception de cette collectivité repose sur :

- la priorisation d'un réseau de rues et d'îlots accessible à pied et favorable au transport en commun;

- l'aménagement d'un réseau intégré de liaisons avec les espaces verts;
- l'aménagement d'un centre bien défini et de zones polyvalentes sur des sites stratégiques

afin de desservir le secteur et les secteurs environnants. Chaque quartier distinctif et florissant sera doté d'un parc, d'une école ou d'autres infrastructures accessibles non loin à pied. Les modèles de quadrillage de rues et de quadrilatère bien conçus, les liaisons, les paysages de rue et la forme bâtie constitueront la pierre angulaire des travaux d'aménagement dans l'ensemble du secteur.

Cadre de planification et de conception

Les principes suivants constituent la politique-cadre du plan et la pierre d'assise de l'aménagement d'une collectivité florissante, attrayante, vivable, saine et durable pour la zone d'aménagement :

1. créer des quartiers caractéristiques et où il fait bon vivre;
2. promouvoir la création de collectivités complètes favorables au transport en commun et aux déplacements à pied ou à vélo;
3. créer des espaces intégrés, sûrs, passifs et actifs;
4. veillez à ce que la réalisation des densités minimums du Plan officiel s'accompagne d'une conception satisfaisante des lotissements afin de créer des quartiers attrayants et efficaces;
5. offrir une variété d'options de transport sûres et fiables, intégrées aux utilisations du sol prévues et aux collectivités adjacentes;
6. créer dans la collectivité un point d'intérêt central sous la forme de vastes espaces verts actifs et passifs;
7. créer une collectivité durable au plan environnemental, qui profite de l'utilisation efficace du sol et des infrastructures;
8. conserver des aires boisées importantes, préserver et mettre en valeur le caractère paysager actuel du ruisseau McKinnons;
9. trouver l'équilibre entre la qualité du design urbain et les coûts de fonctionnement et d'entretien à long terme.

Section 3 : Désignations, aménagement du territoire et grandes orientations 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 la désignation des terrains, à la mobilité, à la viabilisation, à l'aménagement communautaire, à l'esthétique urbaine et à la mise en œuvre. Le lecteur trouvera dans le PCC de plus amples renseignements et les grandes lignes de l'interprétation de ces notions.

Désignation des terrains

Variété de densités, de formes et d'utilisations

- 1) Il faudra prévoir différentes formes résidentielles et divers types de logements afin de créer des options et une diversité de logements dans l'ensemble de la zone d'aménagement. En particulier, les divers types d'habitations dans le secteur désigné à faible densité (maisons individuelles, habitations jumelées, maisons jumelées liées, maisons liées par le rez-de-chaussée, par exemple les maisons en rangée) doivent, quand la situation le justifie, être regroupés par îlots ou dans des îlots afin d'éviter de créer de grands secteurs uniformes qui ne comprennent qu'une seule forme de logement, de mieux répartir la densité dans le secteur et d'optimiser les possibilités de stationner dans les rues, conformément aux politiques 13 et 15 de ce plan secondaire.
- 2) L'aménagement résidentiel doit être composé d'au moins 30 pour cent d'habitations isolées (pour un maximum de 55 pour cent), d'au moins 10 pour cent d'appartements, et le reste en habitations multifamiliales autres que des appartements.
- 3) L'ensemble de l'aménagement résidentiel devra viser un minimum requis de densité moyenne de 34 habitations par hectare net. La densité résidentielle nette est fondée sur la superficie des terrains à utilisation exclusivement résidentielle, comprenant les voies de circulation et les aires de stationnement dans les secteurs aménagés, mais excluant les rues publiques, les emprises et tous les aménagements non résidentiels.

Aménagements commerciaux à petite échelle

- 4) Outre les secteurs commerciaux indiqués 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 sans qu'il soit nécessaire de modifier le zonage dans certains secteurs. Le zonage à mettre en œuvre doit porter le suffixe « -c » dans la zone résidentielle principale pour autoriser

les entreprises commerciales à petite échelle dans une zone résidentielle afin de tenir compte de l'effort consacré à une forme très traditionnelle, mais durable et saine d'édification de la Ville.

Parcs

- 5) Une hiérarchie de désignations de parcs doit être prévue 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 des parcs de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue. L'un de ces espaces, un mini-parc local d'une superficie d'au moins 0,5 hectare, doit être adjacent au couloir du ruisseau McKinnons. Ce mini-parc servira de point de départ de sentier et complétera cette caractéristique naturelle tout en offrant les commodités typiques de ce genre d'espace dans le quartier.

Aire d'étude spéciale

- 6) Les limites de l'installation de gestion des eaux pluviales, en raison de la présence de l'infrastructure naturelle urbaine à cet endroit, doivent être précisées afin de tenir compte des versions définitives du plan de gestion de l'environnement, du plan directeur de viabilisation et des analyses techniques détaillées menées conjointement avec les demandes d'aménagement. Aucune modification au présent Plan n'est requise pour modifier ces limites, si nécessaire.

Mobilité des piétons et des cyclistes

Installations cyclables

- 7) Des installations cyclables seront aménagées le long des routes collectrices, comme l'illustre le PCC.

Couloir piétonnier

- 8) Il faut établir un couloir piétonnier important, qui assure la liaison entre le ruisseau McKinnons et le parc de quartier voisin du site de l'école élémentaire planifié. Le couloir sera constitué d'une rue, de trottoirs et d'un couloir de sentiers, ainsi que d'une liaison piétonnière traversant les îlots, comme l'indiquent le plan de démonstration (figure 4) et le Plan d'aménagement des sentiers et des espaces verts (figure 7) du PCC. Le couloir de sentiers sera aménagé aux frais du promoteur. Puisque cette partie de la liaison piétonnière traversant un îlot sera un axe clé de la mobilité dans le quartier, il doit être conçu selon une plus grande largeur que les liaisons qui traversent les îlots. On pourra ainsi établir de meilleurs liens de visibilité pour la sécurité, le confort et l'identité grâce à une conception paysagère plus attrayante.

Traversée prioritaire aux piétons des routes collectrices

9) Les éléments d'infrastructure permettant d'accorder la priorité aux piétons, comme les avancées de trottoir, le rétrécissement des carrefours, les passerelles pour piétons et la combinaison de ces éléments, seront conçus et installés le long des routes collectrices principales, aux croisements avec les couloirs piétonniers traversant les îlots et où les routes collectrices divisent deux côtés d'un quadrillage décalé. Des passages pour piétons seront aménagés à intervalles réguliers afin de favoriser les déplacements à pied, la préférence étant accordée près des arrêts d'autobus.

Passerelles ou passages piétonniers du ruisseau McKinnons

10) La création d'un réseau piétonnier et cyclable complet dans le quartier et les secteurs adjacents est une priorité de ce plan secondaire, notamment dans les secteurs traversés par le couloir du ruisseau McKinnons. La conception et l'installation de passerelles pour piétons ou d'autres formes de traversée piétonnière doivent être réalisées par le promoteur et à ses frais, conditionnellement à l'approbation du plan de lotissement provisoire.

Esthétique communautaire et urbaine

Caractéristique identitaire de la collectivité du ruisseau McKinnons

L'une des caractéristiques définitoires du patrimoine naturel de la zone d'aménagement sera le couloir rehaussé du ruisseau McKinnons, décrit dans le plan de gestion de l'environnement. Ce couloir assurera la liaison de deux des plus vastes bassins de gestion des eaux pluviales et du parc communautaire. Il servira aussi de couloir récréatif passif pour la mobilité dans toute la zone et constituera un lieu de l'identité communautaire exceptionnelle, où l'on pourra se réunir, se divertir et se détendre.

11) Une rue publique (ou plusieurs) définira la plus grande partie de la limite sud-ouest du couloir du ruisseau McKinnons. La façade de cette rue sera entièrement résidentielle, depuis l'autre côté du couloir, afin de faciliter la création d'une identité communautaire et d'offrir un accès public en optimisant la sécurité et le confort des usagers du sentier.

12) La construction des sentiers et l'aménagement paysager seront aux frais du promoteur.

Quadrillage des rues et configuration des îlots

Le quadrillage des rues et la configuration des îlots d'un nouveau quartier ouvrent la voie à la qualité de vie d'une collectivité et à l'efficacité des déplacements des gens au sein de cette collectivité. Le modèle du quadrillage des rues doit permettre une

expérience sûre et agréable pour tous les usagers, 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 non seulement d'améliorer le débit, mais représente également la stratégie de modération de la circulation la plus importante de la conception communautaire. Avant que des éléments précis de modération de la circulation (comme des dos d'âne ou des avancées de trottoir) ne soient planifiés, le quadrillage des rues et la configuration des îlots doivent être minutieusement planifiés pour obtenir une modération passive de la circulation par suite d'une bonne configuration.

13) Le réseau routier sera conçu de manière à obtenir les résultats suivants :

- a) en priorité, la disposition des rues et des îlots sera conçue en gardant à l'esprit l'expérience de l'utilisateur et devra favoriser un milieu sûr et agréable pour tous les usagers, et non pas uniquement les automobilistes;
- b) le réseau routier sera entièrement relié, essentiellement selon une configuration de quadrillage décalé. Cette configuration vise à offrir de nombreuses options de trajet pour tous les modes de transport, dans le secteur visé par le PCC, tout en modérant la circulation de transit, afin de permettre des opérations de transport en commun efficaces et de dissuader les automobilistes de couper à travers le secteur. Les rues locales (mineures) et les routes collectrices (principales) doivent être reliées directement aux artères (avenues);
- c) comme le démontrent les illustrations du PCC, les îlots de quartier auront, autant que possible, une superficie d'un hectare ou moins et seront de forme régulière afin de créer des quartiers très perméables. Ces îlots de superficies réduites visent également à encourager les déplacements actifs plus courts et une variété d'itinéraires et d'options de mode de transport;
- d) créer une hiérarchie de rues selon laquelle les divers types de rues sont conçus (et pas uniquement par la vitesse affichée) pour des vitesses permettant ce qui suit :
 - i) des comportements routiers appropriés;
 - ii) une plus grande sécurité des piétons et des cyclistes;
 - iii) des niveaux de confort souhaités pour les usagers non motorisés;
- e) les vitesses autorisées dans chaque type de rue seront contrôlées de manière passive grâce à une conception appropriée. Les rues mineures (locales) seront conçues de manière à réduire la vitesse de la circulation (30 km/h), les routes principales (collectrices) de manière à permettre des vitesses modérées (de 40 à

- 50 km/h) et les avenues (artères) de manière à permettre les vitesses modérées à légèrement supérieures (de 50 à 60 km/h);
- f) le quadrillage des rues et la conception du réseau faciliteront l'accès de tous les modes de transport aux installations publiques, aux sites commerciaux, aux parcs, aux écoles, aux espaces verts et au réseau de transport en commun;
 - g) l'ordonnancement inversé des lots, dans lesquels les cours arrière sont voisines des routes collectrices, ne sera pas autorisé;
 - h) Les rues locales seront, si possible, conçues de manière à relier directement le chemin Mer Bleue (dans le cas des routes collectrices) afin d'améliorer les liaisons, de réduire le nombre de rues bordées de constructions d'un seul côté et d'augmenter les possibilités de densification et de création de logements;
 - i) les zones mixtes désignées du secteur commercial, du secteur résidentiel de moyenne densité et du secteur résidentiel de grande densité, à la lisière ouest de la zone d'aménagement entre les deux routes collectrices, sont propres à cette collectivité. Qu'elle soit destinée à des copropriétés servies par des rues internes privées ou aménagées avec des parcelles individuelles donnant sur des rues publiques, la structure-cadre des rues devrait être établie selon les mêmes principes que ceux du secteur environnant, en prévoyant une qualité de services élevée vers les rues adjacentes et le réseau de mobilité en général;
 - j) les terrains longeant les rues publiques accueilleront des immeubles aux façades actives, quelle que soit l'utilisation du sol qu'on y retrouve. Les aires de stationnement de surface, à l'exclusion des entrées privées, devront être surtout situées sur le côté ou à l'arrière des bâtiments;
 - k) dans les cas où les logements sont aménagés non loin ou en face de parcs, les élévations avant, arrière ou latérales seront dotées de fenêtres et de portes donnant sur le parc, pour assurer une meilleure continuité du paysage de rue et pour mieux animer ce paysage;
 - l) La plantation continue d'arbres de rue peut contribuer à créer un caractère pour la collectivité et procurer d'autres avantages, notamment la sécurité et le confort des piétons. Lorsque les conditions du sol le permettent, des arbres de rue seront plantés le long de toutes les façades de rue, aux frais des promoteurs. La plantation d'arbres et d'autres éléments paysagers, comme les végétaux le long des clôtures antibruit, des fenêtres donnant sur la rue et des dénivellations écologiques ou d'autres parties résiduelles de terrains de lotissement, est également encouragée.

Modération de la circulation

14) La conception et la mise en place d'installations de modération de la circulation doivent avoir lieu au moment de l'aménagement, aux frais du promoteur. Cette exigence est conditionnelle aux approbations accordées dans le cadre du processus de demande de plan de lotissement provisoire. Cette étape sera parallèle à la conception originale et à la construction des rues afin d'éviter toute intervention subséquente, plus coûteuse et moins pratique. Ce processus consistera notamment à déterminer les techniques appropriées de modération de la circulation pour certaines rues ou à définir les conditions qui permettront d'encourager la circulation locale des piétons et des cyclistes, et des déplacements automobiles plus lents mais efficaces. Les zones ou les rues qui feront l'objet en priorité de mesures de modération de la circulation sont celles situées près des écoles et des autres axes piétonniers prévus. La détermination des mesures de modération de la circulation sera conforme aux lignes directrices de la Ville en matière de conception et de mise en place de telles mesures, et leur mise en oeuvre se fera en consultation avec les services de la Ville concernés.

Stationnement

L'un des objectifs du présent Plan consiste à planifier, lors de la conception des lotissements, l'emplacement des divers types d'habitation de manière à compenser délibérément les avantages et les problèmes de stationnement propres aux emplacements de chaque type d'habitation, en prévoyant une proximité suffisante entre eux afin d'amortir les besoins d'ensemble de stationnement sur le quartier dans sa globalité.

15) Lors de la présentation du plan de lotissement provisoire, le promoteur devra soumettre un plan de stationnement sur rue démontrant comment ce type de stationnement a été maximisé et comment les lots de diverses largeurs et les habitations de divers types ont été organisés, afin d'améliorer les possibilités de stationnement sur rue. Le PCC décrit les options de conception qui permettraient d'atteindre cet objectif.

Section 4 : Système du patrimoine naturel

Le Système du patrimoine naturel existant est représenté dans la figure 4 et dans la figure 7, qui représentent des infrastructures patrimoniales comme le couloir du ruisseau McKinnons et le terrain boisé indiqués dans le plan de gestion de l'environnement.

1) Dans le cadre du processus de demande d'aménagement de lotissement, et conformément aux politiques du Plan officiel, d'autres études pourraient être exigées



pour prendre en compte des contraintes liées, notamment mais sans s'y limiter, aux pentes instables, aux risques géotechniques, à la plaine inondable et aux retraits nécessaires depuis le ruisseau McKinnons.

- 2) Le terrain boisé du quadrant sud-ouest de la zone d'aménagement sera préservé à titre d'infrastructure naturelle urbaine conformément aux politiques applicables du Plan officiel à la date de la demande d'aménagement.

Section 5 : Mise en œuvre

Approbation des études techniques et du plan d'exécution financière

- 1) La Ville exigera de mener l'étude directrice de viabilisation et d'établir le plan de gestion de l'environnement et le plan d'exécution financière à la satisfaction du directeur général de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique avant d'approuver les travaux d'aménagement dans la zone d'aménagement. Lorsque ces documents auront été approuvés, ces plans seront mis en œuvre dans le cadre des approbations éventuelles des demandes d'aménagement et conformément aux politiques de mise en œuvre définies dans la présente section. Les approbations de l'évaluation environnementale de portée générale (dont l'examen public de 30 jours suivant l'approbation du directeur général) devront également être délivrées avant d'approuver les demandes d'aménagement.

Ententes privées pour les coûts d'aménagement

- 2) Les propriétaires fonciers de la zone d'aménagement devront conclure des ententes privées pour :
 - a) partager les coûts des grands projets d'infrastructures et les études et plans connexes exigés pour l'aménagement de la zone d'aménagement et qui ne sont pas par ailleurs couverts par les redevances d'aménagement;
 - b) établir une entente directrice pour les parcs, applicable au propriétaire des biens fonds voisin du plan de lotissement approuvé situé dans la partie nord de la zone d'aménagement afin de 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 inégalement répartis dans la zone d'aménagement;
 - c) partager l'affectation de ces terrains à la création de parcs et les coûts rattachés à l'aménagement des parcs.

Ces ententes doivent être menées à l'initiative des propriétaires fonciers dans la zone d'aménagement définie et prévoir une répartition équitable des coûts parmi les

parties bénéficiaires afin de compléter ou de remplacer les dispositions du Règlement sur les redevances d'aménagement.

- 3) Chacune des ententes prévues dans la politique 2) de la section 5 (Mise en œuvre) 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.
- 4) La Ville exigera que chaque propriétaire foncier signe les ententes voulues avant d'approuver les demandes des propriétaires fonciers pour ce qui est du plan provisoire de lotissement ou d'aménagement des copropriétés, de l'approbation conditionnelle à d'un morcellement ou de l'approbation en vertu de la réglementation du plan d'implantation. La Ville doit, à titre de condition de l'approbation de tous les plans de lotissement et de copropriétés et des demandes d'approbation des plans d'implantation et de morcellement dans la zone d'aménagement, exiger que le fiduciaire de la zone d'expansion urbaine de Mer Bleue donne un avis pour confirmer que les propriétaires interviennent dans les ententes et ont réglé leur part des coûts se rapportant à ces ententes.

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.

- 5) 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 et 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 avant d'enregistrer le lotissement ou la copropriété.
- 6) Les ententes d'intégration rapide du transport en commun comprendront, mais sans s'y limiter nécessairement, la mise en place d'itinéraires et d'arrêts, les niveaux de service et la mise à disposition d'arrêts et de zones de manœuvre. Ces ententes peuvent également impliquer l'élaboration d'ententes de financement et de partage des coûts, ainsi que le calendrier et les éléments déclencheurs pour le transfert de responsabilités à la Ville.

- 7) La consultation préalable à la demande, qui doit être menée 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.

Logement abordable

La Loi sur l'aménagement du territoire permet aux municipalités d'exiger la construction de logements abordables dans le cadre d'aménagements résidentiels, par le biais d'un zonage d'inclusion.

- 8) Si la Ville décide d'élaborer des politiques et des procédures précises sur le zonage inclusionnaire, les aménagements projetés dans la zone d'aménagement devront être subordonnés aux politiques et aux procédures sur le zonage inclusionnaire, lorsqu'elles auront été approuvées par le Conseil municipal.

Bassins secs

- 9) Pendant le processus d'approbation du plan de lotissement, dans les cas où l'on constate, dans une analyse détaillée de l'ingénierie, qu'il n'est pas nécessaire d'aménager des bassins secs, on pourra aménager une autre configuration des îlots d'écoles et de parcs et des aménagements voisins, dont les aménagements résidentiels. Dans les cas où ces travaux sont viables selon la conception détaillée de l'ingénierie, l'aménagement des bassins secs comprendra les améliorations à apporter au paysagement des sentiers et des végétaux du périmètre aux frais du promoteur. Les bassins secs ne font pas partie du parc ni de la partie de la réservation des terrains à vocation de parc; ils sont plutôt aménagés de concert avec les parcs.

Conditions et exigences supplémentaires relatives aux plans de lotissement

- 10) Les demandes de plan de lotissement provisoire doivent être traitées en même temps que celles adressées en vertu de la Loi sur le drainage et visant le drain municipal proposé du ruisseau McKinnons. Toute approbation de plan provisoire doit contenir les conditions permettant d'assurer la coordination de l'aménagement avec les approbations relevant de la Loi sur le drainage.
- 11) Avant l'approbation de toute demande de plan de lotissement provisoire, les versions définitives et approuvées du plan de gestion de l'environnement et du plan directeur de viabilisation doivent être consultées directement afin de déterminer les conditions devant être satisfaites et approuvées par les organismes concernés.

Emplacement résiduel créé par la modification du tracé du chemin Mer Bleue

- 12) Une parcelle triangulaire de terrain sera créée à la lisière de la limite ouest de la zone d'aménagement en raison de la modification du tracé du chemin Mer Bleue. À la date de la demande d'aménagement, il faudra coordonner et intégrer l'aménagement et la conception du terrain par rapport à ce plan et à l'étude directrice de viabilisation.

Annexe

Annexe A – Plan de désignation

Mer Bleue Developing Neighbourhood / Quartier Mer Bleue (en développement)



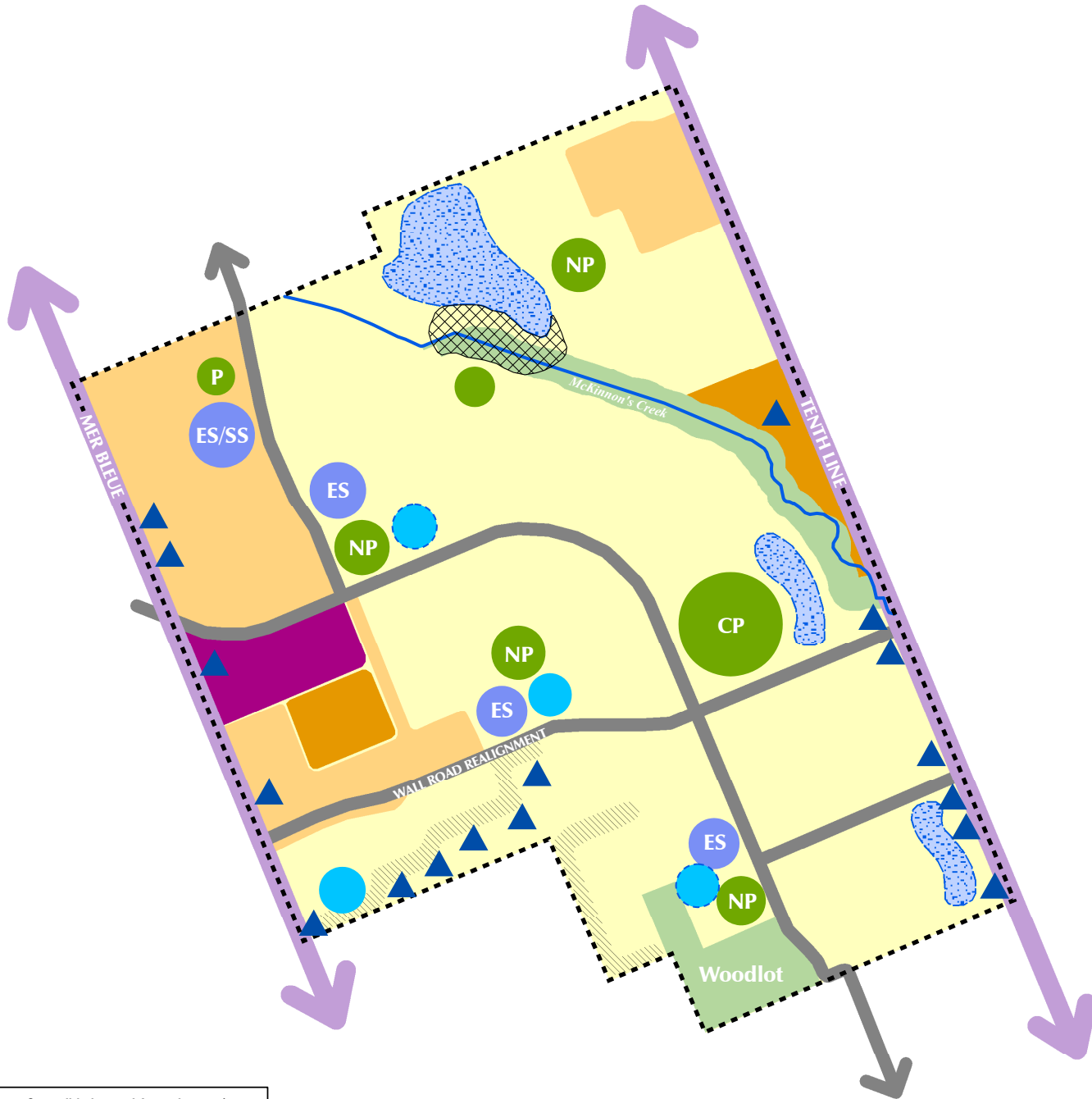
SECONDARY PLAN - VOLUME 2
Schedule A - Designation Plan

PLAN SECONDAIRE - VOLUME 2
Annexe A - Plan de désignation

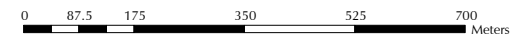
DESIGNATION / DÉSIGNATION

Mer Bleue Developing Neighbourhood SP Boundary /
Limite du PS de la Quartier en développement de Mer Bleue

- General Residential /
Zone résidentielle générale
- Medium Density Residential /
Secteur résidentiel de moyenne densité
- High Density Residential /
Secteur résidentiel de grande densité
- Commercial /
Zone commerciale
- Urban Natural Feature / Passive Open Space
Infrastructure naturelle urbaine/espace vert passif
- Existing Residential /
Zone résidentielle existante
- Transitional Low Density Residential /
Zone de transition de faible densité
- Community Parks (CP) / Neighbourhood Parks (NP) / Parkettes (P) /
Parcs communautaires (CP) / de quartier (NP) / Mini-parcs (MP)
- Schools /
Écoles
- SWM Facility /
Installation de gestion des eaux pluviales
- Dry Pond /
Bassin sec
- Potential Dry Pond /
bassin sec potentiel
- Creek / Ruisseau
- Arterial / Artère
- Collector / Route collectrice
- Special Study Area /
Aire d'étude spéciale



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