

# Section 5. Les transects

SECTEUR RURAL

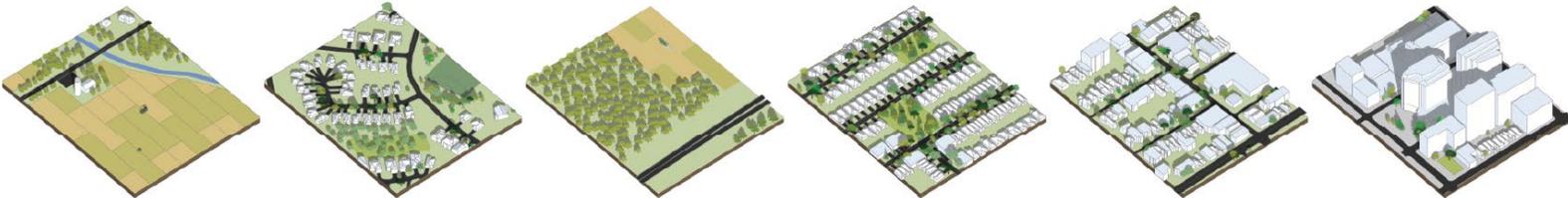
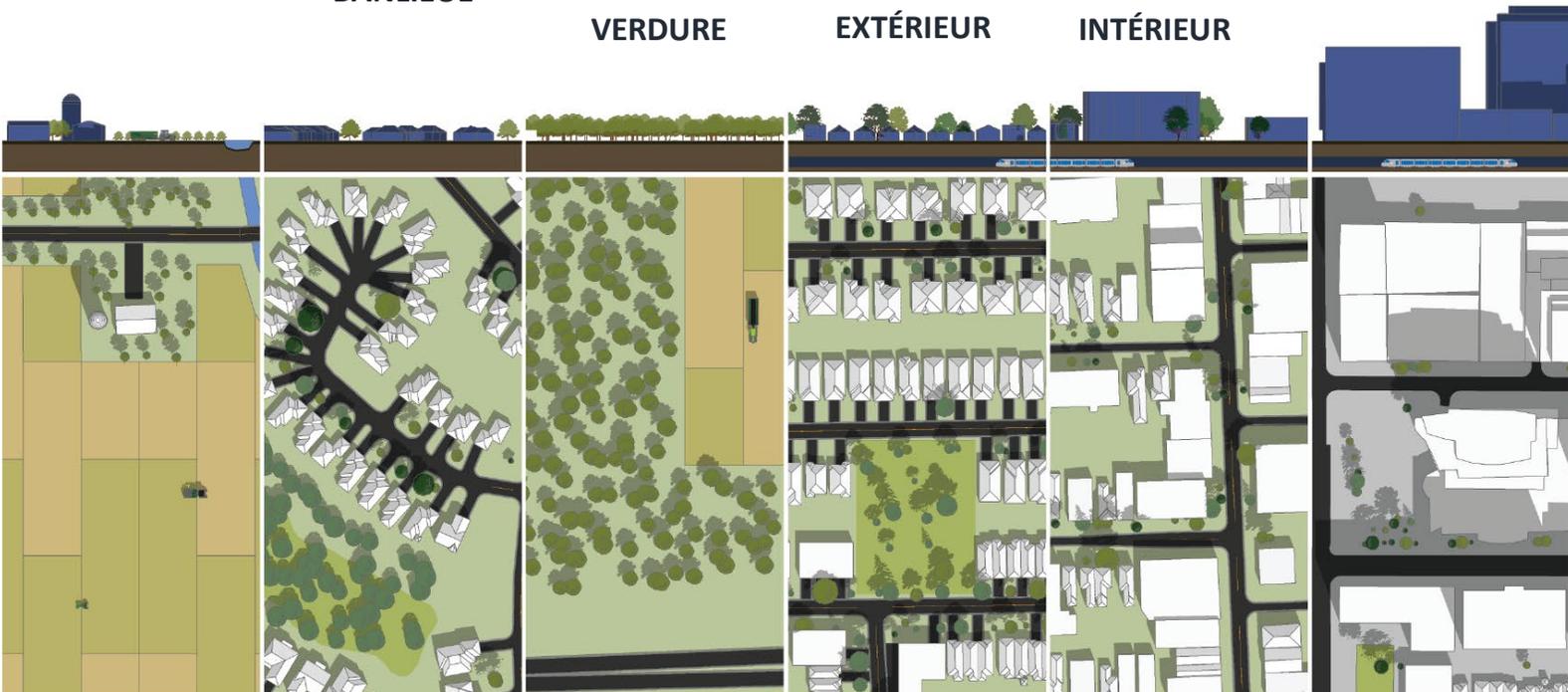
SECTEUR DE  
BANLIEUE

SECTEUR DE LA  
CEINTURE DE  
VERDURE

SECTEUR  
URBAIN  
EXTÉRIEUR

SECTEUR  
URBAIN  
INTÉRIEUR

SECTEUR DU  
CENTRE-VILLE



## Section 5. Les transects

L'annexe A divise la Ville en six secteurs stratégiques concentriques que l'on appelle les « transects ». Chaque transect représente une gradation différente dans le type et l'évolution de l'environnement bâti et de la fonction planifiée des terrains qui se trouvent dans ce secteur, à partir du secteur le plus urbain (le cœur du centre-ville) jusqu'au secteur le moins urbain (secteur rural).

Dans l'ensemble des politiques sur les transects, il est question de la forme bâtie et de la conception des sites du secteur urbain et du secteur de banlieue. Le tableau 6 donne des lignes directrices sur les caractéristiques générales correspondant à la forme bâtie du secteur urbain et du secteur de banlieue, afin de permettre d'interpréter et d'appliquer les politiques reproduites dans cette section. La première colonne du tableau 6 met en lumière les caractéristiques qui cadrent avec l'aménagement « urbain » généralement associé aux secteurs de la Ville bâtis avant la Deuxième Guerre mondiale et à la généralisation de l'automobile. Il s'agit de la forme d'aménagement la plus répandue dans les transects du cœur du centre-ville et du secteur urbain intérieur et dans les cœurs des villages du transect du secteur rural. La deuxième colonne fait état des caractéristiques correspondant au modèle « classique » de la forme bâtie du secteur de banlieue que l'on retrouve dans certaines parties du transect du secteur urbain intérieur et du transect du secteur de banlieue et qui est répandue dans l'ensemble du transect du secteur urbain extérieur.

**Tableau 6 – Caractéristiques générales de la forme bâtie et de la conception des sites dans le secteur urbain et dans le secteur de banlieue**

SECTEUR URBAIN	SECTEUR DE BANLIEUE
Marges de retrait peu profondes des cours avant et, dans certains contextes, zéro cour avant, en insistant sur la relation de la forme bâtie avec le domaine public	Marges de retrait modérées des cours avant en mettant l'accent sur le paysagement végétalisé et la séparation de l'emprise
Entrées principales de plain-pied ayant une relation directe avec le domaine public	Entrées principales orientées vers le domaine public, mais en retrait par rapport à la rue
Ensemble de superficies de lot prévoyant des lots plus modestes et ratios supérieurs de couverture des lieux et de superficie	Lots plus vastes et ratios inférieurs de couverture des lots et de superficie

Minimum de deux étages fonctionnels	Différentes formes bâties, dont les bâtiments d'un seul étage
Bâtiments annexés ou dotés de marges de retrait minimales dans les cours latérales fonctionnelles	Espacement généreux entre les bâtiments
Secteurs modestes de paysagement formel qui doivent comprendre une superficie pour le paysagement végétalisé, les arbres et les surfaces minéralisées	Paysagement informel et naturel qui comprend souvent des zones gazonnées
Aucun stationnement pour les voitures ou stationnement limité dissimulé depuis la rue, sans faire partie intégrante d'un bâtiment, par exemple dans un garage donnant sur la rue	Stationnement des voitures particulières qui peut être prépondérant et visible depuis la rue

Les politiques sur les transects définissent l'orientation à adopter dans la hauteur minimum et la hauteur maximum en fonction du contexte, selon le type de transect et la désignation. Le tableau 7 se veut un outil de consultation facile, grâce auquel le lecteur peut connaître rapidement les hauteurs minimums et maximums qui pourraient s'appliquer. Pour des détails complets sur les hauteurs obligatoires, veuillez consulter le document de référence sur les politiques.

**Tableau 7 – Aperçu des hauteurs minimums et maximums d'après la politique du Plan officiel**

Transect	Renvoi à la politique du PO	Désignation	Hauteurs : catégories et détails
Transect du cœur du centre-ville	5.1.3(1)	Carrefours	Bâtiments de grande hauteur et de 41 étages ou plus : entre 10 et 40 étages et 41 étages ou plus, selon les critères et la politique propre au secteur
	5.1.4(1)	Carrefours	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur : au moins 4 étages et au plus 40 étages
	5.1.4(3)	Couloirs de rues principales	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : au moins 2 étages et au plus 9 étages
	5.1.4(4)	Couloirs mineurs	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : au moins 2 étages et au plus 9 étages [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 7, le 16 mai 2024]

	5.1.5(1)	Quartiers	Bâtiments de faible hauteur : au moins 2 étages, en autorisant généralement 3 étages, et permettre de construire des bâtiments dont la hauteur peut atteindre 4 étages, le cas échéant
Transect du secteur urbain intérieur	5.2.3(1)	Carrefours	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur : au moins 3 étages et au plus 40 étages
	5.2.3(2)	Couloirs de rues principales	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur : au moins 2 étages et au plus 40 étages selon la largeur de la route et la transition
	5.2.3(3)	Couloirs mineurs	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : au moins 2 étages et au plus 6 étages [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 7, le 16 mai 2024]
	5.2.4(1)	Quartiers	Bâtiments de faible hauteur : au moins 2 étages, en autorisant généralement 3 étages, et permettre de construire des bâtiments dont la hauteur peut atteindre 4 étages, le cas échéant
Transect du secteur urbain extérieur	5.3.3(1)	Carrefours	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur : au moins 3 étages et au plus 40 étages
	5.3.3(3)	Couloirs de rues principales	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : au moins deux étages et au plus 40 étages, selon la largeur de la route et de la transition
	5.3.3(4)	Couloirs mineurs	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur: au moins 2 étages et au plus 6 étages [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 7, le 16 mai 2024] [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 14, le 13 novembre 2024]
	5.3.4(1)	Quartiers	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : aucun minimum et en règle générale, le <i>Règlement de zonage</i> autorisera au moins 3 étages et au plus 4 étages.
Transect du secteur de banlieue	5.4.1(2)	Carrefours	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur : au moins 2 étages et au plus 40 étages
	5.4.1(2)	Couloirs de rues principales	Bâtiments de faible hauteur, de moyenne hauteur et de grande hauteur: au moins 2 étages et au plus 40 étages, selon la largeur de la route et la transition. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 14, le 13 novembre 2024]
	5.4.1(2)	Couloirs mineurs	Bâtiments de faible hauteur et de moyenne hauteur : au moins 2 étages et au maximum 5 à 7 étages [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 13, le 13 septembre 2023] [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 14, le 13 novembre 2024]

	<b>5.4.5(1)</b>	<b>Quartiers</b>	Bâtiments de faible hauteur : aucun minimum : en règle générale, le <i>Règlement de zonage</i> autorisera au moins 3 étages et au plus 4 étages.
--	-----------------	------------------	--

\* Sans égard aux permissions ou aux restrictions relatives à la hauteur dans la désignation de couloirs de rues principales, dans les cas où ce couloir se trouve dans le périmètre de la désignation d'un secteur spécial, les dispositions relatives à la hauteur dans la désignation des politiques du secteur spécial seront prépondérantes.

\* Le tableau 7 ne prescrit pas de hauteur maximum ou minimum, puisque les politiques de l'ensemble du Plan officiel sont prépondérantes.

## 5.1 Le transect du cœur du centre-ville

Photo : Ville d'Ottawa



Le cœur du centre-ville est le carrefour historique, géographique, physique, culturel, symbolique et de l'emploi de la région de la capitale nationale. Il fait partie du cœur du centre-ville métropolitain plus vaste, qui comprend le centre-ville de Gatineau au sens défini dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau, et ce cœur du centre-ville métropolitain plus vaste est le centre du réseau régional de transport en commun. Le cœur du centre-ville métropolitain, indiqué dans l'appendice 1, est le carrefour économique, culturel, touristique et administratif le plus important dans la grande région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau. À la fois séparé et uni par la rivière des Outaouais, le cœur du centre-ville métropolitain donne lieu à des difficultés d'aménagement exceptionnelles, qui obligent les deux municipalités à adopter une vision concertée, notamment en ce qui a trait au transport des personnes et des biens, au développement du tourisme et à l'attraction des investisseurs, ainsi qu'aux questions d'intérêt commun se rapportant à l'aménagement. Les villes d'Ottawa et de Gatineau sont partenaires lorsqu'il s'agit de veiller à bien intégrer leurs quartiers, leurs carrefours et leurs couloirs dans les propriétés qui appartiennent à l'État et qui sont planifiées, notamment celles qui lisèrent le boulevard de la Confédération.

Dans les 25 prochaines années, les deux villes devront relever les défis de la croissance de leur population et du changement climatique et tâcher de jouer un rôle prépondérant, à l'échelle nationale et internationale, en offrant un niveau de vivabilité qui attirera les résidents, les talents et les entreprises. Le cœur du centre-ville métropolitain est le secteur prioritaire le plus important dans lequel on peut démontrer que ces objectifs sont réalisés.

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Préserver et rehausser un modèle urbain de la forme bâtie et de la conception des sites, ainsi qu'un ensemble d'aménagements.
- 2) Prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun dans le cœur du centre-ville, à l'allée comme au retour.
- 3) Implanter les bâtiments les plus hauts et les plus grandes densités dans le transect du cœur du centre-ville.
- 4) Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du cœur du centre-ville.
- 5) Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du cœur du centre-ville.

Le cœur du centre-ville est un environnement bâti mature, dont il faut préserver et rehausser les caractéristiques urbaines de la forte densité, de la mixité des aménagements et de l'orientation dans le transport durable.

### 5.1.1 Préserver et rehausser un modèle urbain de la forme bâtie et de la conception des sites, ainsi qu'un ensemble d'aménagements



- 1) La forme bâtie établie et voulue pour le cœur du centre-ville est urbaine au sens défini dans le tableau 6. Tous les travaux d'aménagement doivent permettre de préserver et de rehausser le modèle urbain de la forme bâtie et de la conception des sites.
  
- 2) Le cœur du centre-ville doit continuer d'être aménagé en quartiers du quart d'heure dans un environnement très polyvalent, dans lequel :
  - a) les carrefours et un réseau dense de couloirs assurent un éventail complet de services;
  - b) une forte concentration de l'emploi est préservée et augmentée;
  - c) les actifs culturels existants et nouveaux sont pris en charge, y compris ceux qui sont consacrés à la musique et à la vie nocturne;
  - d) les densités résidentielles sont suffisantes pour assurer l'ensemble des services indiqués dans la politique a) ci-dessus.
  
- 3) Dans le cœur du centre-ville, le *Règlement de zonage* peut :
  - a) obliger à prévoir des aménagements mixtes dans différents immeubles, par exemple des commerces de détail et d'autres services au rez-de-chaussée;
  - b) restreindre les secteurs précisés à des aménagements résidentiels, afin de préserver l'offre de logements et d'éviter que des aménagements résidentiels soient délogés par les occupants des commerces, des immeubles à usage de bureaux et des autres bâtiments non résidentiels.
  
- 4) Dans le cœur du centre-ville, la qualité du domaine public doit être uniformément élevée et compense les espaces publics, privés et semi-privés plus modestes qui y sont aménagés.
  
- 5) pour compenser l'environnement bâti dense par inhérence et la grande proportion du domaine bâti et paysagé avec des matières minéralisées, il faut prendre des mesures particulières pour assurer la résilience climatique dans le transect du cœur du centre-ville, en tenant compte des caractéristiques suivantes dans l'examen des demandes d'aménagement :
  - a) réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain grâce à des toits blancs ou verts, à des matériaux réfléchissants de couleur pâle, à la préservation des arbres matures, à la plantation de nouveaux arbres et à d'autres mesures de verdissement urbain;
  - b) ombrager les trottoirs, les rues, les arrêts de transport en commun, les voies cyclables et les sentiers pour promouvoir le transport actif et le transport en commun lorsqu'il fait extrêmement chaud, en faisant appel à des arbres ou à des structures pour les arrêts de transport en commun;
  - c) des espaces verts urbains de grande qualité et intensifs comme les parcs, le domaine public ombragé et l'accès à des aires d'agrément rafraîchissantes pour se protéger contre la chaleur, surtout à l'intention de ceux et celles qui n'ont pas l'air conditionné;



- d) la gestion des eaux pluviales sur le site pour maîtriser l'accroissement de l'imperméabilité;
- e) le cadrage avec d'autres politiques et procédures définies dans le Plan pour l'adaptation climatique.

6) Le cœur du centre-ville est aménagé pour une plus grande densité, des formes d'aménagement urbain dans lesquelles on ne prévoit pas de stationnement sur les sites ou, dans les cas où le stationnement est aménagé dans une zone de stationnement commune, pour un lot ou un garage de stationnement accessible grâce à une entrée commune. Les politiques suivantes s'appliquent aux approches privées :

- a) la privatisation de l'espace en bordure de rue en augmentant les approches privées, dans les cas où un espace de stationnement privé sur le site pour un ou deux propriétaires fonciers empêche d'utiliser l'espace en bordure de rue pour stationner sur les rues et pour répondre à d'autres besoins à l'intention de tous les usagers :
  - i) cette privatisation est généralement découragée;
  - ii) elle peut être interdite sur les petits lots ou sur les lots étroits ou dans les cas où ces approches privées sont destinées à permettre d'aménager un petit nombre de places de stationnement;
- b) on donne la priorité, plutôt qu'aux approches privées, au maintien ou à l'amélioration de l'espace non rompu en bordure de rue pour le stationnement sur rue de courte durée, des visiteurs et des zones de permis et pour les autres besoins courants, ainsi que de l'espace aménagé dans les cours avant pour les arbres et le paysagement intensif;
- c) outre ce qui précède, il se peut que les demandes d'aménagement doivent permettre :
  - i) de réduire le nombre ou la largeur des approches privées sur un site;
  - ii) de réutiliser les approches privées existantes;
  - iii) de déplacer ou de regrouper des approches privées existantes sans en augmenter, en chiffres nets, le nombre ou la largeur.

### 5.1.2 Prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun dans le cœur du centre-ville, à l'allée comme au retour



1) Dans le cœur du centre-ville, le *Règlement de zonage* doit interdire les nouvelles vocations et formes d'aménagement à caractère automobile, notamment :

- a) les stations-service automobiles;
- b) les concessions automobiles distinctes des salles d'exposition entièrement abritées dans des bâtiments;
- c) les infrastructures de service au volant;
- d) les terrains de stationnement en surface;
- e) les mini-entrepôts, sauf lorsqu'ils sont annexés à un grand complexe résidentiel.

2) Le réseau de transport du cœur du centre-ville doit prioriser les déplacements à pied et à vélo pour les courts trajets et les déplacements à vélo et en transport en commun pour les longs trajets, afin de veiller à ce que la commodité et la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun soient prioritaires par rapport à l'accès et aux déplacements des voitures particulières dans le cœur du centre-ville.



- 3) le stationnement des voitures dans le cœur du centre-ville doit être géré comme suit :
- a) le stationnement des voitures ne doit pas être obligatoire dans les nouveaux aménagements, sauf le stationnement des visiteurs pour les complexes résidentiels de grande envergure;
  - b) les nouveaux terrains de stationnement en surface et l'agrandissement des terrains de stationnement en surface existants doivent être interdits dans le cœur du centre-ville;
  - c) dans les cas où les nouveaux travaux d'aménagement prévoient un terrain de stationnement accessoire, ce terrain doit être aménagé en sous-sol ou, s'il fait partie d'un bâtiment principal, il ne doit jamais être aménagé à un niveau qui longe la façade d'une rue publique;
  - d) la Ville doit encourager le stationnement pour l'autopartage et les bornes de recharge des véhicules électriques dans les grands terrains de stationnement et dans les garages de stationnement;
  - e) quand on dépose des propositions pour réduire considérablement les places de stationnement en deçà du minimum obligatoire prévu dans le *Règlement de zonage*, la Ville peut demander de compenser cette réduction en augmentant les places de stationnement destinées aux vélos.

### 5.1.3 Implanter les bâtiments les plus hauts et les plus grandes densités dans le transect du cœur du centre-ville

- 1) Les bâtiments de grande hauteur et de 41 étages ou plus peuvent être autorisés dans les carrefours du cœur du centre-ville, sous réserve des conditions suivantes :
- a) vues protégées précisées dans la sous-section 4.6.2;
  - b) limites de la hauteur et de la volumétrie des bâtiments établies dans les plans secondaires ou dans les politiques sectorielles, dans les politiques sur l'esthétique urbaine de la sous-section 4.6 ou à la suite de l'application des politiques sur la préservation du patrimoine de la sous-section 4.5;
  - c) élimination de toutes les contraintes dans la capacité de l'aqueduc, des égouts et des conduites d'eaux pluviales.
- 2) Le *Règlement de zonage* doit faire état des hauteurs maximums des bâtiments et des seuils de densité appropriés dans les quartiers et doit autoriser :
- a) les types de bâtiments qui assurent les aménagements de grande densité en maintenant une forme bâtie de faible hauteur, comprise entre un minimum de deux étages et un maximum de quatre étages;
  - b) les nouvelles formes bâties dans les routes collectrices pour aménager des logements supplémentaires; ces nouvelles formes bâties sont aménagées à plus grande échelle, à la condition qu'elles comprennent un ensemble d'aménagements non résidentiels complémentaires, selon les modalités autorisées dans la politique 4) de la sous-section 6.3.1; la Ville réglemente la mesure dans laquelle les grandes habitations doivent être intégrées pour respecter objectifs des politiques 10 à 12 et des tableaux 3 de la sous-section 3.2.

### 5.1.4 Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du cœur du centre-ville

- 1) Les hauteurs maximums et minimums des bâtiments dans le cœur du centre-ville, dans les cas où une désignation de carrefour s'applique, sauf lorsqu'un plan secondaire l'autorise ou le restreint par ailleurs, s'établissent comme suit :

- a) dans un rayon pouvant atteindre 300 mètres ou 400 mètres à pied, en prenant la valeur la plus élevée, d'une station de l'O-Train existante ou projetée : entre quatre étages et la hauteur des grands immeubles inclusivement;
- b) sauf les modalités prévues dans la politique a) ci-dessus, on peut envisager d'accroître les hauteurs, conformément à la politique 1 de la sous-section 5.1.3, sous réserve d'une modification du zonage, pour :
  - i) les terrains situés dans un rayon de moins de 100 mètres à pied d'une station de l'O-Train ou voisins de cette station;
  - ii) la zone située au nord de la rue Nepean.
- c) hors du secteur visé en a) et en b) ci-dessus, au moins trois étages et au plus six étages;
- d) afin d'assurer la transition entre le carrefour et la zone urbaine voisine, malgré les dispositions dans la politique c), sur les terrains qui appartiennent au périmètre du quartier et qui jouxtent ce périmètre, les hauteurs peuvent être restreintes à la hauteur maximum autorisée dans le *Règlement de zonage* sur les terrains de la désignation jouxtante.

2) Le *Règlement de zonage* peut interdire les bâtiments pour un seul type d'aménagement dans les carrefours dans le transect du cœur du centre-ville, et les projets d'aménagement doivent être regroupés dans les mêmes fonctions et les mêmes aménagements complémentaires du bâtiment, y compris, entre autres, les fonctions et les aménagements résidentiels, à usage de bureaux, commerciaux et institutionnels.

3) Dans les couloirs de rues principales du cœur du centre-ville, on autorise au moins deux étages et des hauteurs maximums de bâtiments qui atteignent généralement neuf étages, sous réserve des transitions de hauteurs, des marges de reculement et des plans angulaires appropriés, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs supérieures ou inférieures. Dans les cas où l'on propose des projets d'aménagement dans les couloirs de rues principales, toutes les conditions suivantes doivent être réunies :

- a) tous les immeubles doivent être dotés d'entrées actives donnant sur la rue principale, sans égard à leur vocation :
- b) les hauteurs de podium de ces bâtiments doivent être généralement proportionnées par rapport à la largeur de la rue, conformément aux objectifs de la section de l'esthétique urbaine portant sur la forme bâtie des bâtiments de moyenne et de grande hauteur dans les politiques 7), 8) et 9) de la sous-section 4.6.6;
- c) les bâtiments doivent être de moindre hauteur sur les lots trop modestes pour assurer la transition appropriée des hauteurs dont il est question dans l'alinéa a) ci-dessus;
- d) on peut augmenter la hauteur de ces bâtiments pour la porter généralement à 15 étages sur les sites à moins de 100 mètres à pied d'une station de l'O-Train.

4) Dans les couloirs mineurs du cœur du centre-ville, tous les immeubles doivent être dotés d'entrées actives donnant sur le couloir mineur, sans égard à leur vocation. Les bâtiments d'au moins deux étages et les hauteurs maximums des bâtiments sont généralement compris, dans la fourchette supérieure, des bâtiments de moyenne hauteur, entre sept et neuf étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou

une politique propre au secteur permet des hauteurs supérieures ou inférieures et sont soumis à des transitions de hauteurs et à des marges de reculement appropriées. La hauteur de ces bâtiments :

- a) doit, relativement à la hauteur des murs qui sont directement voisins d'une rue, être proportionnée par rapport à la largeur de l'emprise juxtante et cadrer avec les objectifs de la section consacrée à l'esthétique urbaine de la forme bâtie des bâtiments de moyenne hauteur et de grande hauteur dans les politiques 7), 8) et 9) de la sous-section 4.6.6;
- b) peut être encore plus limitée sur les lots trop modestes pour assurer une transition de hauteurs appropriée;
- c) peut être augmentée généralement à 15 étages dans un rayon de moins de 100 mètres à pied d'une station de transport en commun rapide.

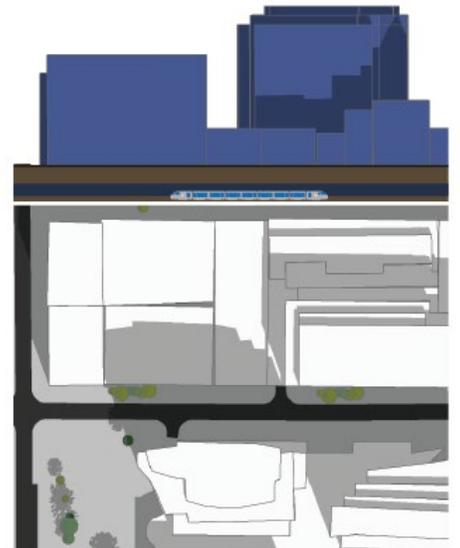
### 5.1.5 Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du cœur du centre-ville



1) Les quartiers situés dans le cœur du centre-ville doivent permettre d'assurer la croissance résidentielle afin de respecter le Cadre de gestion de la croissance selon les modalités exposées dans le tableau 3b de la sous-section 3.2. Le *Règlement de zonage* doit mettre en œuvre les seuils de densité de manière à respecter les conditions suivantes :

- a) prévoir et assurer un large éventail de types de logements en mettant l'accent sur les logements intermédiaires absents de taille moyenne, ce qui peut comprendre les nouveaux types de logements qui ne sont pas envisagés dans le Plan au moment d'écrire ces lignes;
- b) appliquer, le cas échéant, les normes d'aménagement du *Règlement de zonage* à respecter dans un lot pour les besoins du zonage afin de permettre d'aménager les logements intermédiaires absents;
- c) prévoir une forme bâtie de faible hauteur, en prévoyant, dans le *Règlement de zonage*, une hauteur de bâtiment minimum de deux étages et, dans les cas opportuns, en autorisant une hauteur bâtie de plein droit d'au plus quatre étages afin de permettre d'aménager des bâtiments résidentiels de faible hauteur et de plus grande densité;
- d) d'après le tableau 6, mettre l'accent sur la réglementation de l'enveloppe de la forme bâtie maximum qui encadre l'emprise publique;
- e) dans les zones appropriées, permettre de produire des logements intermédiaires absents et interdire les typologies de moindre densité.

#### SECTEUR DU CENTRE-VILLE



## 5.2 Le transect du secteur urbain intérieur

Le transect du secteur urbain intérieur comprend les quartiers construits avant la Deuxième Guerre mondiale et qui cernent immédiatement le cœur du centre-ville, ainsi que les secteurs plus récents, construits après la Deuxième Guerre mondiale et qui sont leurs voisins directs. En règle générale, les quartiers plus anciens réunissent les caractéristiques de la forme bâtie urbaine décrites dans le tableau 6, alors que les quartiers qui datent de l'après-guerre réunissent des caractéristiques de banlieue.

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Rehausser ou établir un modèle urbain de la forme bâtie, de la conception des sites et d'un ensemble de vocations.
- 2) Prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun à destination et au départ du transect du secteur urbain intérieur.
- 3) Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs de rues principales situés dans le transect du secteur urbain intérieur.
- 4) Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du secteur urbain intérieur.



Photo : Ville d'Ottawa

### 5.2.1 Créer ou valoriser un modèle urbain de la forme bâtie et de la conception des sites



1) La forme bâtie et la conception des sites du transect du secteur urbain intérieur reprennent les caractéristiques du secteur urbain et du secteur de banlieue décrites dans le tableau 6. Le modèle visé a un caractère urbain.

2) Dans le transect du secteur urbain intérieur, la Ville doit favoriser l'aménagement des grandes parcelles et des superquadrilatères pour en faire des secteurs urbains à grande échelle et des centres de quartiers intégrés, notamment :

- a) en densifiant ou en réaménageant les vieux centres commerciaux;
- b) en encourageant les sites des « tours dans le parc » du milieu du XX<sup>e</sup> siècle pour intercaler les terrains sous-utilisés sur ces sites de manière à les relier avec les rues environnantes et à encadrer ces rues, à rehausser le choix de logements et à intégrer les tours existantes dans le tissu physique et social des quartiers voisins;
- c) en obligeant à aménager ces parcelles en y intégrant des réseaux piétonniers publics permanents et de grande qualité sur les sites grâce à des servitudes et à des rues publiques et à orienter les nouveaux bâtiments vers ces réseaux et vers ces rues publiques.



Photo : Ville d'Ottawa

3) Le transect du secteur urbain intérieur est généralement planifié pour les aménagements de moyenne et de grande densité, sous réserve des conditions suivantes :

- a) la proximité et l'accessibilité des transports en commun sur rue fréquents ou des transports en commun rapides;
- b) les limites imposées dans la hauteur et la volumétrie des bâtiments, conformément à la désignation fonctionnelle sous-jacente, et la séparation des éléments des tours, établis dans les plans secondaires ou dans les politiques sectorielles, dans les désignations fonctionnelles et dans les politiques sur l'esthétique urbaine de la sous-section 4.6 ou en raison de l'application des politiques sur la préservation du patrimoine de la sous-section 4.5;
- c) la résolution des contraintes dans la capacité des réseaux d'aqueduc, d'égout et de conduites d'eaux pluviales.

4) Le transect du secteur urbain intérieur doit continuer d'évoluer dans un environnement polyvalent, dans lequel :

- a) les carrefours et un réseau de rues principales et de couloirs mineurs permettent aux résidents d'avoir accès à une gamme complète de services non loin de leur domicile à pied, afin de promouvoir la croissance des quartiers du quart d'heure;
- b) les petits services à vocation locale peuvent être aménagés comme il se doit dans les quartiers;

- c) les actifs culturels existants et nouveaux sont pris en charge, dont ceux qui sont consacrés à la musique et à la vie nocturne;
- d) les aménagements plus vastes pour l'emploi sont orientés vers les carrefours et les couloirs;
- e) on favorise la hausse des densités résidentielles existantes pour permettre d'assurer toute la gamme des services évoqués en a) ci-dessus.

5) Le secteur urbain intérieur est aménagé pour des densités moyennes ou élevées, des formes d'aménagement urbain dans lesquelles il n'y a pas de stationnement sur le site ou dans lesquelles le stationnement est aménagé dans une zone de stationnement commune, un terrain ou un garage de stationnement auquel on a accès grâce à une entrée commune. Les politiques suivantes s'appliquent aux approches privées :

- a) la privatisation de l'espace en bordure de rue en augmentant les approches privées, dans les cas où une zone de stationnement privée sur le site pour un ou deux propriétaires fonciers empêche d'utiliser l'espace en bordure de rue pour stationner sur la rue et pour répondre à d'autres besoins des utilisateurs :
  - i) est généralement découragée;
  - ii) peut être interdite sur les petits lots ou sur les lots étroits ou dans les cas où ces approches privées sont destinées à mener à un faible nombre de places de stationnement;
- b) on donne la priorité, plutôt qu'aux approches privées, au maintien ou à l'amélioration de l'espace non rompu en bordure de rue pour le stationnement sur rue de courte durée, des visiteurs et dans les zones de permis et pour répondre à d'autres besoins communs, de même qu'à l'espace des cours avant pour les arbres et le paysagement intensif;
- c) outre ce qui précède, il se peut que les demandes d'aménagement doivent permettre de :
  - i) réduire le nombre ou la largeur des approches privées sur un site;
  - ii) réutiliser les approches privées existantes;
  - iii) relocaliser ou regrouper les approches privées existantes sans en augmenter, en chiffres nets, le nombre ou la largeur.
- d) dans le cas des zones ou des quartiers entièrement nouveaux aménagés selon un plan de lotissement, chaque quadrilatère de la Ville doit être planifié afin de minorer le nombre d'approches automobiles privées et de regrouper ou de partager les moyens d'accès dans toute la mesure du possible.

### 5.2.2 Prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun à destination et au départ du transect du secteur urbain intérieur



- 1) Dans le transect du secteur urbain intérieur, le *Règlement de zonage* doit interdire les nouveaux aménagements et les nouvelles formes d'aménagement à vocation automobile, notamment :
- a) les stations-service automobiles;
  - b) les concessions automobiles distinctes des salles d'exposition entièrement abritées dans des bâtiments;
  - c) les infrastructures de service au volant;
  - d) les terrains de stationnement en surface;
  - e) les mini-entrepôts, sauf lorsqu'ils sont annexés à un grand complexe résidentiel.



- 2) Le réseau de transport du transect du secteur urbain intérieur doit :
  - a) prioriser les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun;
  - b) permettre de se déplacer en voiture, à la condition de ne pas éroder le domaine public ni de nuire à la priorité donnée aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun.
  
- 3) Le stationnement des véhicules automobiles dans le transect du secteur urbain intérieur doit être géré comme suit :
  - a) le stationnement des véhicules automobiles n'est obligatoire que dans les complexes à grande échelle, et uniquement dans la mesure nécessaire pour compenser les hausses subites et importantes dans la demande des places de stationnement;
  - b) le stationnement ne doit pas être une condition obligatoire de l'aménagement dans les carrefours;
  - c) le stationnement de surface dans un rayon de 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la plus élevée des deux valeurs, d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée doit être limité à un très faible nombre de places pour la dépose et la prise en charge de courte durée ou pour les véhicules de livraison; les places de stationnement en surface ne doivent pas être aménagées entre le bâtiment et le trottoir; les moyens d'accès et de sortie doivent correspondre à l'entrée de cour la plus étroite possible;
  - d) dans les cas où l'on propose de prévoir, dans les nouveaux projets d'aménagement, des places de stationnement accessoires, ces places :
    - i) doivent être masquées de la vue depuis le domaine public en étant aménagées derrière ou dans le bâtiment principal ou en sous-sol;
    - ii) doivent être accessibles grâce à des entrées de voiture qui réduisent le plus possible l'impact sur le domaine public, ainsi que sur les arbres appartenant à la Ville et sur les arbres distinctifs du domaine privé et ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter en chiffres nets les approches automobiles privées;
    - iii) peuvent être interdites sur les petits lots ou dans les cas où l'on ne peut pas aménager vraisemblablement de places de stationnement de manière à respecter l'intention du Plan.

### 5.2.3 Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur urbain intérieur [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 13, le 13 septembre 2024]



- 1) Dans les carrefours, les hauteurs de bâtiment permises s'établissent comme suit :
  - a) un rayon d'au plus 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la plus élevée de ces deux valeurs, d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée : au moins trois étages et au plus la hauteur des grands bâtiments;
  - b) bâtiments de 41 étages ou plus dans les cas autorisés par un plan secondaire;

- c) hors de la zone décrite dans la politique a), au moins trois étages et au plus la hauteur d'un grand bâtiment dans les cas où la parcelle est suffisamment vaste pour permettre d'assurer la transition de la volumétrie de la forme bâtie;
- d) sur les parcelles qui se trouvent dans un carrefour désigné, mais qui ne font pas l'objet d'un plan local, les grands bâtiments ne doivent être autorisés que sur les parcelles dont la superficie est suffisante pour assurer la transition de la volumétrie de la forme bâtie, et leur hauteur doit être la moins élevée sur le périmètre extérieur du carrefour et doit être la plus élevée au centre du carrefour et non loin d'une station de transport en commun rapide.

- 2) Sur les rues principales, les hauteurs permises des bâtiments s'établissent comme suit, sous réserve des transitions de hauteurs, des marges de reculement et des plans angulaires appropriés :
- a) sur les sites qui donnent sur des segments de rue dont l'emprise (après avoir appliqué les exigences relatives à l'élargissement) est de 30 mètres ou plus selon les modalités indiquées dans l'annexe C16 pour le contexte des rues planifiées et dans les cas où la parcelle est suffisamment vaste pour permettre d'assurer la transition de la volumétrie de la forme bâtie : au moins deux étages et au plus la hauteur des grands immeubles;
  - b) sur les sites qui donnent sur des segments de rue dont la largeur de l'emprise est inférieure à 30 mètres : en règle générale, au plus neuf étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs différentes;
  - c) dans tous les cas :
    - i) la hauteur des murs donnant directement sur une rue et la hauteur des podiums des bâtiments de grande hauteur, dans les cas où ils sont autorisés, doivent être proportionnées par rapport à la largeur de l'emprise contiguë et doivent cadrer avec les objectifs de la section portant sur l'esthétique urbaine de la forme bâtie des bâtiments de moyenne hauteur et de grande hauteur dans les politiques 7), 8) et 9) de la sous-section 4.6.6;
    - ii) la hauteur de ces bâtiments peut être encore plus limitée sur les lots dont la superficie est trop modeste pour permettre d'assurer une transition de hauteurs appropriée.
- 3) Le long des couloirs mineurs, les hauteurs permises des bâtiments s'établissent comme suit, sous réserve des transitions de hauteurs et des marges de reculement appropriées:
- a) en règle générale, au moins deux étages et au plus quatre étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs différentes;
  - b) dans les cas où le *Règlement de zonage* permet de construire des bâtiments de faible hauteur, il ne sera pas nécessaire d'apporter un modificatif au Plan officiel pour tenir compte des bâtiments de cinq ou de six étages;
  - c) la hauteur des murs donnant directement sur une rue pour ces bâtiments doit être proportionnée par rapport à la largeur de l'emprise contiguë et doit cadrer avec les objectifs de la section portant sur l'esthétique urbaine de la forme bâtie des bâtiments de moyenne hauteur dans la sous-section 4.6.6, politique 7);
  - d) la hauteur de ces bâtiments peut être encore plus limitée sur les lots dont la superficie est trop modeste pour permettre d'assurer une transition de hauteurs appropriée.

4) Sur les rues principales ou dans les couloirs mineurs, tous les bâtiments doivent être dotés d'entrées actives donnant sur des rues principales ou sur les couloirs mineurs, sans égard à leur vocation.

#### 5.2.4 Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du secteur urbain intérieur

1) Les quartiers situés dans le secteur urbain intérieur et non loin à pied des carrefours et des couloirs doivent favoriser la croissance résidentielle pour respecter le Cadre de gestion de la croissance selon les modalités exposées dans le tableau 3b de la sous-section 3.2. Le *Règlement de zonage* doit mettre en œuvre les seuils de densité de manière à respecter les exigences de la forme bâtie évoquées dans la sous-section 5.6.1, le cas échéant, et :

a) permettre d'aménager un large éventail de types de logements en mettant l'accent sur les logements intermédiaires manquants, ce qui peut comprendre les nouveaux types de logements qui ne sont pas prévus, au moment d'écrire ces lignes, dans le Plan;

b) l'application des normes d'aménagement du *Règlement de zonage* à respecter dans un lot pour les besoins du zonage afin de permettre d'aménager des logements intermédiaires manquants;

c) prévoir une forme bâtie de faible hauteur, en prévoyant, dans le *Règlement de zonage*, une hauteur minimum de bâtiment de deux étages, en autorisant une hauteur bâtie de plein droit, dans l'ensemble du transect, de trois étages afin de pouvoir aménager des bâtiments résidentiels de faible hauteur et de plus grande densité;

d) mettre l'accent sur la réglementation de l'enveloppe de la forme bâtie maximum qui encadre l'emprise publique;

e) dans les sites appropriés, pour favoriser la production de logements intermédiaires manquants, les typologies de moindre densité peuvent être interdites.

#### SECTEUR URBAIN INTÉRIEUR



### 5.3 Le transect du secteur urbain extérieur

Le transect du secteur urbain extérieur est constitué des quartiers bâtis dans la Ceinture de verdure au cours du dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle. Ces quartiers représentent le modèle de banlieue « classique » dont il est question dans le tableau 8 ci-après et sont caractérisés par la séparation des aménagements fonciers, par des bâtiments autonomes, par de généreuses marges de retrait et par des formes de bâtiments de faible hauteur.

Ces quartiers se voulaient à l'origine des « quartiers-dortoirs » essentiellement résidentiels, planifiés et construits en fonction des déplacements en voiture, en réunissant une gamme relativement modeste de types de logements de faible densité. La plus grande partie de ce parc immobilier est encore trop récente pour s'attendre à ce qu'elle soit réaménagée massivement pendant la durée du Plan.

Dans l'aménagement de ce transect, la difficulté consiste à adopter des options de transport en commun et de mobilité active plus viables, à permettre aux carrefours et aux couloirs fonctionnels locaux d'émerger et de se développer et à encourager des formes de logements plus diverses afin de répondre aux besoins en évolution de la population. Toutefois, on s'attend à ce que l'évolution des quartiers existants se fasse de façon extrêmement graduelle selon un modèle fondamentalement axé sur la banlieue et à ce que des changements plus

#### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Tenir compte du modèle de banlieue de la forme bâtie et de la conception des sites.
- 2) Améliorer les options de mobilité et la connectivité des rues dans le transect du secteur urbain extérieur.
- 3) Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur urbain extérieur.
- 4) Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du secteur urbain extérieur.



Photo : Ville d'Ottawa

substantiels soient confinés à un ensemble de localisations stratégiques, sauf si le site est proche de nouveaux carrefours ou de nouveaux couloirs servis par les transports en commun rapides.

**Tableau 8 : La forme bâtie et les caractéristiques de l'aménagement du territoire de la**

**banlieue**

Forme classique (à partir de l'après-guerre jusqu'en 1980)	Forme traditionnelle (depuis 1980)	Quartiers du quart d'heure (au-delà de 2020)
Le paysage végétalisé est prépondérant; les bâtiments sont secondaires.	Les bâtiments et les infrastructures, dont les parcs très programmés, dominent le paysage bâti.	La nature, les bâtiments et les infrastructures sont harmonisés, en mettant continuellement l'accent sur les parcs dans le cadre du tissu urbain intégré.
Les maisons individuelles dominent la typologie résidentielle.	Les maisons individuelles représentent la typologie majoritaire; on relève un nombre considérable d'habitations jumelées, de maisons de ville et d'immeubles d'appartements de faible hauteur dans l'éventail des logements.	Proportion moindre de maisons individuelles. Elles ont été remplacées par des logements de plain-pied de plus grande densité, ainsi que par des bâtiments de moyenne et de grande hauteur dans les carrefours de transport en commun.
Aménagements résidentiels et non résidentiels séparés et connectivité modérée des rues	Centres commerciaux isolés, aménagements citoyens et institutionnels et aménagements résidentiels; connectivité faible ou modérée des rues.	Aménagements commerciaux, citoyens et institutionnels fortement intégrés et zones résidentielles dans lesquelles sont aménagés des quartiers du quart d'heure fortement connectés.
Modèles d'aménagement et conception des sites axés sur la voiture et peu adaptés aux usagers du transport actif	Modèles d'aménagement axés sur la voiture et intégration, dans une certaine mesure, des infrastructures locales de transports en commun, cyclables et piétonnières.	Modèles d'aménagement donnant la priorité aux transports en commun et à la connectivité et environnement bâti priorisant la sécurité et la commodité du transport actif.

### 5.3.1 Tenir compte du modèle de banlieue de la forme bâtie et de la conception des sites

- 1) Le transect du secteur urbain extérieur établit le modèle de la forme bâtie et de la conception des sites; il s'agit du modèle de banlieue, décrit dans le tableau 8 ci-dessus; il reprend essentiellement le modèle de banlieue « classique » et, dans certains secteurs, le modèle de banlieue « traditionnel ». À moyen et à long termes, ce secteur est appelé à évoluer selon un modèle urbain (quartier du quart d'heure) selon les modalités exposées dans le tableau 8. Le Plan prévoit que cette évolution se déroulera graduellement.
- 2) Le transect du secteur urbain extérieur est généralement caractérisé par l'aménagement de bâtiments de faible ou de moyenne densité. Il doit s'agir :
  - a) de bâtiments de faible hauteur dans les quartiers; [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 16, le 13 novembre 2024]
  - b) Immeubles de faible et de moyenne hauteurs dans les couloirs mineurs [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 16, le 13 novembre 2024]
  - c) généralement de bâtiments de moyenne hauteur ou de grande hauteur le long des rues principales, sauf dans les cas où le lot est trop modeste pour assurer une transition harmonieuse avec les secteurs contigus de bâtiments de faible hauteur, auquel cas on ne doit autoriser que les aménagements de faible hauteur;
  - d) de bâtiments de moyenne ou de grande hauteurs dans les carrefours.
- 3) Dans le transect du secteur urbain extérieur, la Ville doit favoriser le réseau de transport en commun rapide et doit commencer à introduire des environnements urbains dans les désignations et les politiques relatives aux surzones du Plan :
  - a) en appuyant l'introduction des aménagements urbains polyvalents sur les sites stratégiques non loin des stations de transport en commun rapide;
  - b) en ciblant les carrefours et certains segments des rues principales pour les aménagements de moyenne densité et polyvalents afin de renforcer ou d'établir le modèle urbain décrit dans le tableau 6.
- 4) Dans le transect du secteur urbain extérieur, le *Règlement de zonage* doit prévoir un ensemble de superficies d'habitations :
  - a) dans les immeubles à logements multiples des carrefours et des couloirs;
  - b) dans les formes essentiellement de plain-pied dans les quartiers situés à l'écart des transports en commun sur rue fréquents et des couloirs, en autorisant les immeubles à logements multiples de faible hauteur non loin des transports en commun rapides et des circuits de transport en commun sur rue dont le service est fréquent;
  - c) dans les carrefours, un ensemble de types de logements à l'intention des personnes qui ne font pas partie d'un ménage.

### 5.3.2 Améliorer les options de mobilité et la connectivité des rues dans le transect du secteur urbain extérieur

- 1) Le réseau de transport du transect du secteur urbain extérieur doit :
  - a) tenir compte de la réalité existante de la forme bâtie tributaire de la voiture qui caractérise le transect du secteur urbain extérieur en profitant des occasions d'améliorer la commodité et le niveau de service pour les modes de déplacement à pied et à vélo et de transport en commun;
  - b) pour donner suite à l'alinéa a) ci-dessus, aménager des liaisons à destination, au départ et dans le périmètre des zones résidentielles, surtout dans les cas où ces liaisons permettent de réduire considérablement les distances à parcourir à pied et à vélo en raison des réseaux de rues discontinus;
  - c) réduire les déplacements en voiture à destination du transect du secteur urbain intérieur et du transect du cœur du centre-ville en améliorant les options de transport pour le premier et le dernier kilomètre aux extrémités des trajets du secteur urbain extérieur :
    - i) en établissant des infrastructures de parc-o-bus à des endroits stratégiques non loin des stations de transport en commun rapide;
    - ii) en optimisant l'accès piétonnier direct au départ des zones résidentielles à destination des arrêts de transport en commun sur rue.
  
- 2) Dans la reconstruction des artères, la Ville doit préparer son éventuelle transformation afin d'y intégrer, dès la reconstruction des artères, la fonction générale de ces rues, qui sont des couloirs multimodaux et des espaces publics qui réunissent et connectent les quartiers, au lieu de les diviser; elle doit aussi mettre en œuvre des modèles de conception qui préservent leur fonction d'artère, en plus de prévoir, dans l'emprise, un liséré plus calme, conçu pour ralentir la circulation automobile, pour mieux s'intégrer dans le tissu résidentiel des quartiers voisins et pour étayer parfaitement l'aménagement des bâtiments donnant sur la rue et dotés de façades actives.
  
- 3) Dans les zones du transect du secteur urbain extérieur, toutes les rues des carrefours et des surzones des quartiers évolutifs doivent porter la désignation de voies d'accès. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 15, le 13 septembre 2023]

### 5.3.3 Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur urbain extérieur

- 1) Dans les carrefours, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs différentes, les hauteurs permises des bâtiments s'établissent comme suit :
  - a) dans un rayon de 300 mètres ou de 400 mètres à pied d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée, selon la plus élevée de ces deux valeurs : au moins trois étages et au plus la hauteur des grands immeubles;
  - b) hors de la zone décrite dans la politique a) : au plus la hauteur des grands immeubles dans les cas où la parcelle s'étend sur une superficie suffisante pour assurer la transition de la volumétrie de la forme bâtie.
  
- 2) Dans les carrefours du secteur urbain extérieur, le stationnement doit être géré comme suit :
  - a) le nombre minimum de places de stationnement obligatoires peut être réduit ou éliminé;

- b) le stationnement en surface dans un rayon de moins de 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la plus élevée de ces deux valeurs, d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée doit être aménagé à l'intérieur du quadrilatère, derrière le bâtiment ou à côté de ce bâtiment, et s'il est aménagé à côté du bâtiment, le stationnement de surface ne doit pas comprendre, par rapport à la bordure construite le long de la rue, d'écart supérieur au bâtiment le plus vaste sur la même façade du même site.
- 3) Le long des rues principales, les hauteurs permises des bâtiments s'établissent comme suit, sous réserve des transitions de hauteur, des marges de reculement et des plans angulaires voulus :
- a) sur les sites donnant sur les segments de rue dont l'emprise (après avoir appliqué les exigences relatives à l'élargissement) est de 30 mètres ou plus selon les modalités de l'annexe C16 pour le contexte des rues planifiées, et dans les cas où la parcelle est suffisamment vaste pour permettre d'assurer la transition de la volumétrie de la forme bâtie : au moins deux étages et au plus la hauteur des grands immeubles;
  - b) sur les sites donnant sur les segments de rue dont la largeur de l'emprise est inférieure à 30 mètres selon les modalités indiquées dans l'annexe C16 pour le contexte des rues planifiées : généralement, au plus neuf étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs différentes.
- 4) Dans les couloirs mineurs, les hauteurs permises des bâtiments, sous réserve des transitions de hauteur et des marges de reculement voulues, ne doivent pas être inférieures à deux étages et ne doivent pas dépasser six étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise hauteurs différentes. [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 10, le 16 mai 2024]

### 5.3.4 Donner une orientation aux quartiers situés dans le transect du secteur urbain extérieur

1) Les quartiers situés dans le secteur urbain extérieur doivent être adaptés à la croissance résidentielle afin de respecter la Stratégie sur la gestion de la croissance selon les modalités exposées dans la section 3. Le *Règlement de zonage* doit permettre d'appliquer les normes d'aménagement qui assurent la transition entre un modèle de banlieue et les formes bâties du secteur urbain décrites dans le tableau 6, le cas échéant, et qui :

- a) permettent de prévoir et d'aménager un large éventail de types de logements en mettant l'accent sur les logements intermédiaires manquants de moindre densité, qui correspondent généralement au contexte de la forme bâtie existante du quartier, ce qui peut comprendre les nouveaux types de logements qui ne sont pas prévus, à l'heure actuelle, dans le Plan;
- b) permettent de prévoir l'application, selon le cas, des normes d'aménagement du *Règlement de zonage* comme s'il s'agissait d'un lot pour les besoins du zonage afin de permettre d'aménager des logements intermédiaires manquants;
- c) permettent généralement de prévoir des hauteurs permises d'au plus trois étages et, le cas échéant, des hauteurs permises de quatre étages pour permettre d'aménager de plain-pied des bâtiments résidentiels peu élevés et de plus grande densité;
- d) mettre l'accent sur la réglementation de l'enveloppe maximum de la forme bâtie qui encadre l'emprise publique;
- e) permettre de produire, dans les sites appropriés, des logements intermédiaires manquants, en interdisant les typologies de moindre densité.

### SECTEUR URBAIN EXTÉRIEUR



## 5.4 Le transect du secteur de banlieue

Le transect du secteur de banlieue est constitué des quartiers du périmètre urbain situés hors de la Ceinture de verdure. Ces quartiers suivent généralement le modèle de la banlieue « traditionnel » décrit dans le tableau 6 de la sous-section 5.3 et sont caractérisés par la séparation des aménagements, par des bâtiments autonomes, par de généreuses marges de retrait et par des bâtiments de faible hauteur.

Ces quartiers ont été aménagés à l'origine par l'ancienne Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton comme villes satellites qui devaient comprendre un ensemble complet d'aménagements résidentiels, commerciaux et d'établissements de travail, ancrés par un centre-ville dont la liaison était assurée grâce aux transports en commun rapides dans le cœur du centre-ville.

Près de 50 ans plus tard, ces trois collectivités de banlieue sont appelées à se développer pendant la durée du Plan officiel. Or, de modestes enclaves de terrains voisins des quartiers existants n'ont pas de terres de ressources agricoles, ni de terres ayant une grande valeur écologique, que l'on peut ajouter dans les quartiers actuels. Dans l'aménagement de ces terrains, on s'en remettra essentiellement au réseau de transports en commun, aux artères et aux réseaux principaux de distribution de l'eau potable et des eaux usées pour réaliser harmonieusement des aménagements économiques. Les quartiers projetés seront construits, en tenant compte de la croissance des transects des secteurs de banlieue, d'après des caractéristiques de conception durables pour assurer des réseaux denses et connectés, en tirant les leçons de nombreuses années de travail consacrées au programme qui vise à construire plus judicieusement des banlieues meilleures.

En faisant appel à ces terrains, on assurera une part approximative de 46 % de la croissance nécessaire dans les zones vertes au cours des 25 prochaines années, et conformément à la section 3 sur la Gestion de la croissance, ce qui répondra probablement à nos besoins en croissance urbaine jusqu'en 2046.

Puisque nous intégrerons ces modestes segments de terrains, nous tâcherons, dans les trois grandes banlieues, d'aménager ces quartiers de manière à leur permettre de se transformer graduellement pour devenir des quartiers du quart d'heure. Dans l'aménagement, tout l'art consiste à intégrer des options de transport en commun et de mobilité active plus viables dans l'ensemble du quartier, dans chacun des grands secteurs de banlieue, à solidifier les centres-villes en favorisant l'emploi et l'aménagement du

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Reconnaître le modèle de la forme bâtie et de la conception des sites de la banlieue, tout en favorisant la transformation des secteurs pour en faire des quartiers du quart d'heure.
- 2) Rehausser les options de mobilité et la connectivité des rues dans le transect du secteur de banlieue.
- 3) Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur de banlieue.
- 4) Donner une orientation aux nouveaux travaux d'aménagement dans le transect du secteur de banlieue.
- 5) Définir l'orientation à donner aux quartiers du transect du secteur de banlieue.

type urbain, à permettre aux carrefours et aux couloirs fonctionnels locaux d'émerger et de se développer et à encourager les formes de logements plus diverses afin de s'adapter à l'évolution des besoins de la population croissante. Toutefois, la transformation des quartiers existants devrait se dérouler très graduellement selon un modèle fondamentalement banlieusard, et les changements plus substantiels porteront essentiellement sur les secteurs stratégiques.

Le Plan porte aussi sur la nouvelle collectivité de Tewin, dans le secteur sud-est de la Ville. Dans cette collectivité, Ottawa a l'occasion de s'affirmer d'un océan à l'autre dans la conception de nouvelles collectivités et d'établir un repère nord-américain pour la conception des collectivités selon les principes des cinq grands changements, en misant sur l'ambition d'en faire une collectivité de banlieue essentiellement différente de celle de la fin du XX<sup>e</sup> siècle et du début du XXI<sup>e</sup> siècle.

Les autres terrains des alentours de ces banlieues ont une grande valeur agricole ou constituent des grappes de terrains écologiquement importants. L'étalement urbain sur ces terrains aura des conséquences négatives du point de vue de la préservation des terrains des ressources agricoles ou des terrains écologiquement importants. En outre, la Ville veut protéger la distinctivité des villages ruraux proches et ne veut pas que les quartiers empiètent les uns sur les autres. C'est la raison pour laquelle, dans le Plan officiel, la Ville envisage de mettre fin à la croissance de ces banlieues vers l'extérieur.

#### **5.4.1 Reconnaître le modèle de la forme bâtie et de la conception des sites de la banlieue, tout en favorisant la transformation des secteurs pour en faire des quartiers du quart d'heure**

- 1) Le modèle établi pour la forme bâtie et pour la conception des sites du transect du secteur de banlieue, dans les zones bâties existantes, a le caractère de la banlieue, selon les modalités exposées dans le tableau 6, et respecte le modèle « traditionnel » décrit dans le tableau 8.
- 2) Le transect du secteur de banlieue est généralement caractérisé par des aménagements de faible ou de moyenne densité. Il faut aménager :
  - a) des bâtiments de faible hauteur dans les quartiers; [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 12, le 16 mai 2024]
  - b) des bâtiments de faible hauteur dans le long des couloirs mineurs, sous réserve de l'orientation stratégique suivante :
    - i) on peut considérer les bâtiments de moyenne hauteur, soit entre cinq et sept étages, dans le cadre d'un rezonage sans modifier le Plan;
    - ii) on peut autoriser des bâtiments de moyenne hauteur de plus de sept étages en adoptant une politique propre au secteur ou un plan secondaire;
    - iii) on peut autoriser dans un plan secondaire les bâtiments de grande hauteur. [Projet de loi 162, Annexe 3, article 8, Modification 12, le 16 mai 2024]

- c) des bâtiments de moyenne hauteur dans les couloirs de rues principales; toutefois, la politique-cadre complémentaire suivante produit ses effets :
- i) bâtiments d'au moins deux étages généralement;
  - ii) dans les cas où le tissu du lot urbain permet d'assurer une transition adéquate avec les secteurs de faible hauteur attenants, on peut autoriser l'aménagement d'immeubles de grande hauteur; [MPO 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 16]
  - iii) Les marges de reculement des bâtiments ne devraient pas être supérieures à la marge de reculement correspondante de l'emprise attenante et doit concorder avec les objectifs de la section de l'esthétique urbaine sur la forme bâtie des immeubles de moyenne et de grande hauteurs dans la sous-section 4.6.6, politiques 7), 8) et 9); [MPO 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 16, le 13 septembre 2024] [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 17, le 13 novembre 2024]
  - iv) le *Règlement de zonage* peut restreindre les immeubles appartenant à une catégorie de bâtiments de faible hauteur sur les lots qui sont trop modestes pour assurer une transition de hauteur appropriée.
- d) dans les carrefours, les hauteurs suivantes produisent leurs effets :
- i) immeubles de grande hauteur dans le secteur central du centre-ville et pour les secteurs appartenant à la désignation des carrefours et sans la notation du centre-ville, généralement à moins de 400 mètres d'une station de transports en commun rapide;
  - ii) immeubles de moyenne hauteur dans la périphérie du centre-ville et pour les secteurs portant la désignation de carrefour et sans la notation de centre-ville, généralement à moins de 800 mètres d'une station de transports en commun rapide;
  - iii) il se pourrait que les immeubles de faible hauteur soient obligatoires dans le *Règlement de zonage* pour un carrefour, dont un centre-ville, sur les lots qui sont trop modestes pour permettre d'assurer une transition appropriée de la hauteur avec un secteur de bâtiments de faible hauteur.
- 3) Dans le transect du secteur de banlieue, le Plan doit permettre d'aménager :
- a) un ensemble d'habitations de différentes superficies, à savoir :
    - i) des immeubles à logements multiples dans les carrefours et dans les couloirs;
    - ii) des formes de logements essentiellement de plain-pied dans les quartiers aménagés à l'écart des stations de transport en commun rapide et des couloirs, en autorisant des habitations de faible hauteur à logements multiples non loin des circuits de transport en commun dans les rues;
  - b) dans les carrefours et les couloirs, un ensemble de types de logements à l'intention des personnes qui ne font pas partie d'un ménage.

#### 5.4.2 Rehausser les options de mobilité et la connectivité des rues dans le transect du secteur de banlieue

- 1) Dans le transect du secteur urbain, la Ville doit profiter des occasions d'appuyer les projets du réseau de transport en commun rapide et de commencer à intégrer des environnements urbains dans le cadre des politiques sur les surzones du Plan :
- a) en favorisant l'intégration des environnements urbains polyvalents de plus grande densité dans les secteurs stratégiques proches des stations de transport en commun rapide;

b) en favorisant ou en préconisant la création de raccourcis piétonniers afin de réduire le plus possible les trajets à parcourir pour se rendre aux arrêts de transport en commun sur rue ou aux stations de transport en commun rapide, afin d'adopter un tracé en quadrillage plus précis d'options de mobilité active en prévision d'une densification à plus long terme.

2) Dans le transect du secteur de banlieue, toutes les rues des carrefours et des surzone des quartiers évolutifs doivent porter la désignation de voies d'accès. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 17, le 13 septembre 2023]

### 5.4.3 Donner une orientation aux carrefours et aux couloirs situés dans le transect du secteur de banlieue

1) Les carrefours du centre-ville portent la mention TC dans les annexes B5, B6, B7 et B8 du Plan. Il s'agit des carrefours les plus importants et les plus vastes de leur collectivité de banlieue, et selon le Plan, ils sont appelés à offrir au moins 10 000 emplois chacun. Il s'agit des secteurs de prédilection pour tous les employeurs qui occupent des immeubles à usage de bureaux et pour les projets d'aménagement des grands immeubles de bureaux que l'on souhaite implanter dans les quartiers de banlieue.

2) Dans les carrefours de banlieue, il faut gérer le stationnement comme suit :

- a) on peut réduire ou éliminer le nombre minimum de places de stationnement obligatoires;
- b) les places de stationnement de surface dans un rayon de moins de 300 mètres ou de 400 mètres à pied, selon la plus élevée de ces deux valeurs, d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée seront aménagées à l'intérieur du quadrilatère, derrière le bâtiment ou à côté de ce bâtiment, et si elles sont aménagées à côté du bâtiment, elles ne devront pas accuser, dans la bordure bâtie le long de la rue, un écart supérieur au bâtiment le plus large sur la même façade et sur le même site.

3) Dans les couloirs de rues principales, les hauteurs permises des bâtiments, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs différentes et sous réserve des transitions de hauteurs, des marges de reculement et des plans angulaires appropriés, les hauteurs de bâtiments maximums suivantes :

- a) en règle générale, au moins deux étages et à concurrence de neuf étages, sauf dans les cas où un plan secondaire ou une politique propre au secteur précise des hauteurs supérieures; toutefois :
- b) les murs donnant directement sur une rue pour ces bâtiments ou les podiums des immeubles de grande hauteur doivent avoir une hauteur proportionnée par rapport à la largeur de l'emprise voisine et cadrer avec les objectifs de la section consacrée à l'esthétique urbaine pour la forme bâtie de moyenne hauteur et de grande hauteur dans les politiques 7), 8) et 9) de la sous-section 4.6.6;
- c) ces bâtiments peuvent être limités à quatre étages sur les lots dont la superficie est trop modeste pour permettre d'assurer une transition de hauteurs appropriée. Dans les couloirs mineurs, sous réserve des transitions de hauteur et des marges de reculement appropriées, les hauteurs permises des bâtiments doivent atteindre au plus quatre étages; toutefois :
  - i) on peut considérer les bâtiments de moyenne hauteur, soit entre cinq et sept étages, dans le cadre d'un rezonage sans modifier le Plan;

- ii) on peut autoriser des bâtiments de moyenne hauteur de plus de sept étages en adoptant une politique propre au secteur ou un plan secondaire;
- iii) on peut autoriser dans un plan secondaire les bâtiments de moyenne ou de grande hauteurs.

#### 5.4.4 Donner une orientation aux nouveaux travaux d'aménagement dans le transect du secteur de banlieue

1) Dans le transect du secteur de banlieue, l'aménagement des zones vertes contribue à la transformation des secteurs pour en faire des quartiers du quart d'heure, dans la mesure du possible, en intégrant :

- a) un aménagement planifié de rues, de quadrilatères, de bâtiments, de parcs, d'œuvres d'art public, d'espaces verts, de couloirs de transport actif et de parcs linéaires afin de créer un sentiment d'appartenance au lieu et de permettre aux usagers de s'orienter, en aménageant des couloirs panoramiques et des points de mire et en encadrant généralement un domaine public de qualité supérieure;
- b) un réseau de tracés de quadrillage de rues affiné et parfaitement connecté, en plus d'être doté de quadrilatères modestes qui encouragent la connectivité et le potentiel piétonnier et qui définissent les espaces verts. Toutes les rues doivent être des voies d'accès. On doit encourager les voies arrière, dans les cas opportuns, pour améliorer l'esthétique urbaine et pour minorer les bateaux de trottoir dans l'ensemble des trottoirs afin d'améliorer la sécurité et le confort des environnements piétonniers. La collectivité de Tewin sera structurée d'après un réseau de rues millimétrées et parfaitement connectées, en tenant compte des principes de l'aménagement des lieux et de la conception de la nation algonquine;
- c) on peut autoriser l'aménagement d'infrastructures en fonction du débit et de la capacité d'achalandage automobile à la condition de réduire le plus possible les incidences négatives sur le domaine public et de respecter la priorité donnée aux modes de transport durables et à la sécurité des usagers vulnérables de la route;
- d) des liaisons de transport actif qui permettent d'assurer, sécuritairement et avec efficacité, la connexion des secteurs résidentiels avec les écoles, les lieux d'emploi, les commerces de détail et de loisirs, les parcs, les infrastructures récréatives, les actifs culturels et les transports en commun, les aires d'agrément naturelles et les liaisons avec le tissu urbain environnant existant ou planifié, notamment avec les circuits piétonniers et cyclables existants;
- e) des carrefours et des couloirs qui servent de point de mire pour le quartier et qui sont constitués de services résidentiels, d'emplois dans les bureaux et commerciaux de plus grande densité, répondant aux besoins des quartiers, du quartier ou de la région, ainsi que des infrastructures communautaires comme des installations récréatives ou des aménagements institutionnels;
- f) des carrefours et des couloirs qui intègrent rigoureusement les quartiers environnants et qui permettent aux piétons et aux cyclistes de se rendre en toute sécurité dans ces quartiers; ces carrefours et couloirs sont orientés pour renforcer la fonction essentiellement communautaire des rues et sont dotés de moyens d'accès pratiques par les transports en commun, dont le transport en commun rapide, dans les cas pertinents;
- g) les couloirs arborisés, dont les artères et les routes collectrices, qui sont lisérées de typologies de bâtiments regroupant des services de dépannage et de quartiers à petite échelle, accessibles depuis

les rues, ainsi que d'autres aménagements axés sur les quartiers, dont les aménagements résidentiels de moyenne densité;

h) les voies d'accès grâce aux ruelles arrière ou les rues locales parallèles (rues-fenêtres), qui sont des moyens d'éviter l'aménagement de lots arrière sur les rues très achalandées, dont les artères et les routes collectrices;

i) les terrains de stationnement masqués, dans les cas où l'on propose d'aménager des parcs de stationnement en surface, en atténuant l'impact visuel sur le domaine public grâce à des marges de retrait, au paysagement, à l'implantation sur les sites ou à un ensemble de ces mesures;

j) la conception planifiée qui optimise l'offre et les moyens d'offrir, de consommer économiquement et d'économiser l'énergie.

2) Il faut tâcher de veiller à ce que les densités résidentielles nettes soient proches des densités du transect du secteur urbain intérieur au fil des années; toutefois, l'aménagement résidentiel de la zone verte urbaine doit prévoir une densité minimum de 36 logements par hectare net. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 18, le 13 novembre 2024]

### 5.4.5 Donner une orientation aux quartiers implantés dans le transect du secteur de banlieue

1) Les quartiers situés dans le transect du secteur de banlieue et les quartiers du quart d'heure doivent être aménagés pour que la croissance résidentielle respecte la Stratégie sur la gestion de la croissance décrite dans les tableaux 3 de la section 3.2. Le *Règlement de zonage* doit mettre en œuvre les seuils de densité de manière à respecter les exigences de la forme bâtie décrites dans la section 5.6.1 (Surzones de la forme bâtie), le cas échéant, et doit :

- a) prévoir et permettre d'aménager un large éventail de types de logements en mettant l'accent sur les logements intermédiaires manquants, ce qui peut comprendre les nouveaux types de logements qui ne sont pas prévus, à l'heure actuelle, dans le Plan;
- b) prévoir généralement une autorisation d'au plus trois étages et, dans les cas opportuns, quatre étages afin de permettre d'aménager des bâtiments résidentiels de faible hauteur et de plus grande densité;
- c) mettre l'accent sur la réglementation de l'enveloppe de la forme bâtie maximum, d'après le contexte, pour encadrer l'emprise municipale.

### SECTEUR DE LA CEINTURE DE VERDURE



## 5.5 Les zones du transect de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural

La Ceinture de verdure est constituée d'environ 20 000 hectares de terrain, dont la plupart appartiennent à la Commission de la capitale nationale ou à d'autres organismes publics. Malgré leur caractère essentiellement rural et naturel, ces terrains sont situés dans le périmètre urbain de la Ville et séparent le transect du secteur urbain extérieur et la zone du transect du secteur de banlieue. La zone du transect de la Ceinture de verdure est définie dans l'annexe B4.

La zone du transect du secteur rural, définie dans l'annexe B9, représente approximativement 80 % de la superficie totale du territoire de la Ville. Dans cette zone du transect, l'aménagement du territoire varie en intensité et comprend aussi bien des zones naturelles intactes et des terres agricoles cultivées que des aménagements plus intenses dans les villages et les zones industrielles et commerciales.

Les zones de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural prévoient toutes sortes d'activités sociales et économiques, et les politiques prévues pour ces zones du transect visent à assurer l'utilisation judicieuse des ressources pour la protection de la santé publique et de l'environnement tout en favorisant le développement économique des entreprises rurales en témoignage du précieux concours qu'elles apportent à l'économie régionale.

### 5.5.1 Tenir compte du modèle rural de la forme bâtie et de la conception des sites



1) La forme bâtie dans les zones de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural, dans les cas où les travaux d'aménagement sont autorisés, doit correspondre à des bâtiments de faible hauteur. On peut autoriser des bâtiments de moyenne hauteur dans la zone du transect de la Ceinture de verdure définie dans le *Règlement de zonage*, ainsi que dans les villages visés dans un plan secondaire.

a) Dans les villages, les travaux d'aménagement doivent être adaptés au contexte et caractériser le secteur rural. Les plans secondaires guident la transformation des villages en quartiers du quart d'heure, en plus d'être dotés de zones centrales florissantes. Dans les villages, les plans secondaires favorisent généralement l'aménagement des formes bâties urbaines dans le cœur des villages, selon les modalités exposées dans le tableau 6, et ailleurs, des formes urbaines et de banlieue « durables », selon le contexte.

b) Hors des villages, dans les cas où les travaux d'aménagement sont autorisés, la forme bâtie et la conception des sites doivent se fonder sur la préservation du caractère, de l'image et de l'identité du secteur rural.

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Tenir compte du modèle rural de la forme bâtie et de la conception des sites.
- 2) Tenir compte des options de mobilité et de la connectivité des routes dans le transect de la Ceinture de verdure et dans le transect du secteur rural.



- c) Hors des villages, les sites doivent être conçus pour éloigner, de la façade des rues, le stationnement, l'entreposage et les zones asphaltées en surface, et les moyens d'accès à ces zones doivent être conçus pour préserver le caractère rural. La façade donnant sur la rue doit être paysagée et arborisée de manière à respecter le paysage rural et à améliorer le liseré vert des routes rurales. On peut faire appel à des éléments comme des clôtures basses, des haies ou des ornements paysagers pour rehausser la façade des sites.
- 2) L'aménagement des zones du transect de la Ceinture de verdure et du transect du secteur rural doit :
- a) être de faible densité dans l'ensemble; la majorité des aménagements résidentiels et des aménagements commerciaux et institutionnels doit être concentrée dans les villages;
  - b) permettre des densités supérieures dans les villages viabilisés;
  - c) permettre des aménagements qui s'intègrent harmonieusement avec l'environnement naturel et avec le secteur rural;
  - d) orienter les aménagements industriels de grande densité dans le secteur rural vers les sites proches d'échangeurs autoroutiers;
  - e) être correctement viabilisé et ne pas créer de risque que l'on ne peut pas maîtriser en bonne et due forme, selon la qualité et la quantité de la nappe phréatique pour la zone environnante;
  - f) permettre, dans la Ceinture de verdure, des aménagements institutionnels ou d'emploi dans les cas où ces aménagements peuvent être étayés par le réseau de transport offert, notamment en tenant compte de la disponibilité du service de transport en commun.
- 3) Nulle disposition du Plan n'a pour objet ou ne peut être appliquée pour restreindre l'exercice des pratiques agricoles normales dans le cadre d'une exploitation agricole sur des terrains portant la désignation de zone de ressources agricoles ou de zone du domaine rural conformément à la loi provinciale dans sa version modifiée périodiquement.
- 4) Les désignations portant sur les terrains de la zone du transect de la Ceinture de verdure visent à tenir compte des objectifs du Plan directeur de la Ceinture de verdure de la Commission de la capitale nationale. Les promoteurs des projets d'aménagement doivent respecter à la fois les politiques du Plan officiel et le Plan directeur de la Ceinture de verdure de la CCN, le cas échéant.
- 5) Compte tenu de sa localisation dans transect de la Ceinture de verdure, la station Moodie ne se prête pas à des aménagements axés sur le transport en commun ni à la densification.

### **5.5.2 Tenir compte des options de mobilité et de la connectivité des routes dans le transect de la Ceinture de verdure et dans le transect du secteur rural**

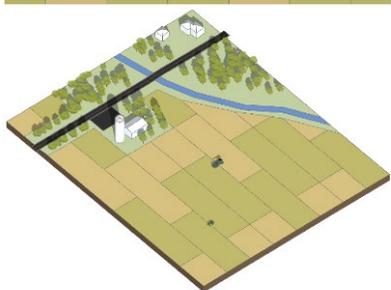
- 1) Dans le secteur rural, la mobilité doit se fonder sur le principe de la nécessité de parcourir de longs trajets, en tenant compte de la réalité voulant que la voiture particulière soit le moyen prépondérant de transport dans la zone rurale et à destination et au départ de cette zone. Le réseau de mobilité de la zone rurale doit :
- a) être doté d'artères rurales conçues pour une section rurale transversale;

- b) être doté d'un réseau routier désigné pour assurer le transport efficace des marchandises;
- c) tenir compte de la conception de l'emprise dans les villages pour étayer le potentiel piétonnier, tout en assurant le transport des marchandises dans le secteur agricole environnant;
- d) intégrer, dans les villages dotés d'un service de transport en commun, et si on en a l'occasion, des raccourcis piétons entre les zones résidentielles et les arrêts de transport en commun;
- e) relier les quartiers ruraux en faisant appel à des parcours et à des sentiers pour donner accès aux services et aux commodités, dans les cas où on a l'occasion de le faire, notamment pour le tourisme et les loisirs;
- f) prévoir une infrastructure cyclable dans les cas où elle est viable afin de promouvoir le tourisme rural et les modes de transport durables.

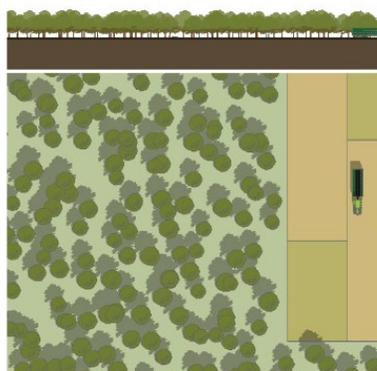
2) Par définition, toutes les rues et routes des villages doivent être, par défaut, des voies d'accès. Le débit et la capacité d'achalandage automobile peuvent être autorisés dans la mesure où ils préservent la qualité spatiale du lieu, la priorité des modes de transport durables et la sécurité des usagers vulnérables des routes.

3) Dans le transect de la Ceinture de verdure, les routes doivent être conçues selon une norme rurale, tout en assurant des circuits de transport durables sécuritaires et directs pour préserver le caractère rural de la Ceinture de verdure et réduire le plus possible la fragmentation des terres agricoles et les zones naturelles.

### SECTEUR RURAL



### SECTEUR DE BANLIEUE



## 5.6 Les surzones

Il existe plusieurs catégories de surzones, qui sont appelées à assurer le complément des désignations sous-jacentes, dont il est question dans le chapitre 4. Ces surzones définissent mieux l'orientation des politiques pour autoriser certains types d'activités et pour donner à la forme bâtie une orientation des secteurs évolutifs qui n'est par ailleurs pas prévue dans la section du Plan consacrée aux désignations.

### 5.6.1 Les surzone des quartiers évolutifs

La surzone des quartiers évolutifs s'applique aux secteurs de la désignation de quartier non loin des carrefours et des couloirs pour signaler au fil des ans une évolution graduelle qui aura pour effet de modifier le caractère afin d'étayer la densification, notamment en encadrant l'évolution du caractère pour passer de la banlieue au secteur urbain afin de permettre d'aménager de nouvelles formes bâties et de mieux diversifier les fonctions du territoire. L'objectif est donc de désigner des secteurs susceptibles d'évoluer graduellement grâce à une densification vers une forme bâtie plus urbaine que suburbaine. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 19, le 13 septembre 2023]

1) La surzone des quartiers évolutifs s'appliquera aux secteurs qui se trouvent dans une zone ou à une étape de l'évolution qui offre l'occasion de réaliser une forme urbaine du point de vue de la vocation, de la densité, de la forme bâtie et de la conception du site. Ces secteurs correspondent à peu près aux périmètres des carrefours et des couloirs représentés dans la série B des annexes du Plan. La surzone des quartiers évolutifs s'appliquera généralement aux propriétés dont la ligne de lot lisère un couloir mineur, aux terrains situés à 150 mètres à partir du périmètre d'un carrefour ou d'une rue principale

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Donner à la forme bâtie une orientation pour le secteur urbain dans les cas où l'on prévoit une densification.



Photo : Ville d'Ottawa

désignée, ainsi qu'aux terrains situés dans un rayon de 400 mètres d'une station de transport en commun rapide. Cette zone vise à permettre à la Ville d'atteindre les objectifs de son Cadre de gestion de la croissance pour la densification dans le cadre du *Règlement de zonage*, en assurant :

- a) l'encadrement d'une évolution graduelle du caractère d'après la proximité des carrefours et des couloirs;
  - b) l'aménagement de nouvelles formes et typologies de bâtiments, par exemple les logements intermédiaires manquants;
  - c) l'encadrement de la forme bâtie et de la conception des sites pour étayer une évolution afin d'adopter des modèles de forme bâtie plus urbains et de respecter les objectifs applicables à la part modale des transports;
  - d) l'encadrement pour régir l'évaluation des travaux d'aménagement.
- 2) Dans les cas où l'on applique une surzone des quartiers évolutifs :
- a) le *Règlement de zonage* doit prévoir, pour la forme bâtie et l'enveloppe constructible, des normes d'aménagement qui cadrent avec les caractéristiques planifiées du secteur de la surzone, qui peuvent être différentes des caractéristiques existantes du secteur auquel s'applique la surzone;
  - b) le *Règlement de zonage* doit prévoir les exigences minimums de densité définies dans le tableau 3a, ainsi que les autorisations permettant de respecter rigoureusement ou largement les cibles de densité du tableau 3b.
- 3) Dans la surzone des quartiers évolutifs, la Ville :
- a) dans les cas où le *Règlement de zonage* pour un secteur n'a pas été mis à jour avant l'adoption de ce plan en prévision de l'orientation des politiques dudit Plan ou après l'adoption de ce plan, afin de respecter l'intention des politiques de ce plan, la Ville sera généralement favorable aux demandes de densification des bâtiments de faible hauteur qui visent à modifier les normes d'aménagement de la zone sous-jacente dans les cas où la proposition démontre que les travaux d'aménagement permettent d'atteindre les objectifs du transect correspondant en ce qui a trait à la densité, à la forme bâtie et à la conception des sites, conformément à l'intention des sections 3 et 5 de ce plan.
- 4) Dans les cas où une surzone des quartiers évolutifs jouxte les terrains qui n'ont pas de surzone, la surzone s'applique des deux côtés de la voie publique, dont les couloirs désignés, le cas échéant, pour assurer l'uniformité de la forme bâtie, généralement selon la profondeur du tissu du lot donnant sur cette voie publique.
- 5) Dans les cas où une propriété d'une surzone est une ressource patrimoniale ou se trouve dans un district de conservation du patrimoine, les politiques patrimoniales pertinentes continuent de produire leurs effets.
- 6) Les normes d'aménagement du *Règlement de zonage* et les travaux d'aménagement sur les terrains appartenant à une surzone des quartiers évolutifs doivent généralement réunir les caractéristiques de la forme bâtie et de la conception des sites qui correspondent à la plupart des caractéristiques urbaines exposées dans le tableau 6 de la section 5; dans les cas où les caractéristiques de banlieue sont

préservées, elles ne doivent pas constituer des obstacles structurels contre la réalisation, au fil du temps, de la conception de sites entièrement urbains.

7) Dans les cas où il n’y a pas de surzone à appliquer, le secteur doit continuer d’être aménagé selon le contexte actuel défini dans la politique sur le secteur-transect et dans la désignation correspondante, en veillant à ce que les travaux d’aménagement puissent se dérouler selon la forme et la fonction actuelles du secteur.

### 5.6.2 La surzone des quartiers projetés



La surzone des quartiers projetés s’applique aux terrains qui ont été ajoutés dans le périmètre urbain pour assurer la croissance de la Ville dans le transect du secteur de banlieue et qui font partie de la zone verte urbaine. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 19, le 13 novembre 2024] La surzone des quartiers projetés vise à orienter l’aménagement de ces secteurs pour en faire des quartiers du quart d’heure et qui sont bien servis par les transports en commun.

Les catégories suivantes s’appliquent à la surzone des quartiers projetés selon les modalités indiquées dans la série B des annexes :

**Catégorie 1** – Nouvelle zone d’expansion urbaine

**Catégorie 2** – Nouvelle collectivité de Tewin

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

1) Créer des quartiers du quart d’heure étayés par des moyens de transport en commun et d’infrastructures financés.

#### 5.6.2.1 Créer des quartiers du quart d’heure étayés par des moyens de transport en commun et d’infrastructures financés



1) Les travaux d’aménagement ne peuvent qu’être approuvés provisoirement ou définitivement, sur les terrains qui font partie de la surzone des quartiers projetés, que lorsque la surzone est supprimée dans le cadre d’une modification du Plan officiel. On ne peut éliminer les surzones que lorsque les politiques de la présente section sont respectées.

2) La désignation sous-jacente de la surzone des quartiers projetés est celle du quartier. En modifiant le Plan officiel pour éliminer une surzone, on peut instituer d’autres désignations, le cas échéant, et ces désignations doivent correspondre à celles du Plan officiel principal.

3) Les terrains des catégories 1 et 2 comprennent différentes parcelles ou grappes de terrain qui obligent à étendre ou à rehausser les services, dont les transports en commun et les infrastructures (soit l’aqueduc, les égouts sanitaires et les égouts pluviaux). Outre les autres exigences énumérées dans cette section, toutes les exigences suivantes doivent être respectées avant de retrancher la surzone des quartiers projetés pour les terrains qui n’appartiennent à pas à la zone de captation du transport actif d’une station de transport en commun rapide existante (dont les stations en construction) ou d’une station de transport en commun rapide financée et dont les problèmes de viabilisation des



infrastructures obligent à rehausser considérablement un réseau existant ou à mener des travaux non planifiés d'agrandissement des infrastructures :

- a) il faut que la source de financement ou les mécanismes juridiques du financement soient approuvés par le Conseil municipal dans les cas où il faut rehausser considérablement la viabilisation des infrastructures par rapport à un réseau existant ou à l'agrandissement non planifié du réseau d'aqueduc, du réseau d'égout et du réseau de collecte des eaux pluviales, afin de viabiliser les terrains dans la surzone;
- b) il faut prévoir un service de transport en commun rapide ou de qualité équivalente dans un rayon de 1,9 km du centroïde du lotissement proposé, ainsi que des liaisons routières suffisantes et une capacité de réseau adéquate pour s'adapter au niveau prévu de la demande. Les infrastructures routières et de transport en commun doivent être opérationnelles au moment d'approuver les travaux d'aménagement ou être suffisamment bien financées pour pouvoir être mises en œuvre dans le cadre d'un mécanisme approuvé par le Conseil municipal. En établissant le service de transport en commun équivalent, il faut penser à la fréquence et à la qualité (fiabilité et rapidité) des opérations de transport en commun;
- c) il faut mener une étude de transport à la satisfaction de la Ville; cette étude doit :
  - i) faire état d'une part modale qui respecte rigoureusement ou largement les objectifs du deuxième grand changement du Plan officiel;
  - ii) recenser en aval les lacunes du transport en commun ou de la capacité routière déclenchées ou aggravées par les nouveaux travaux d'aménagement;
  - iii) recenser les mesures permettant de corriger ces lacunes (dont les améliorations à apporter aux réseaux routiers, des transports en commun et du transport actif);
  - iv) définir un délai de mise en œuvre pour chaque mesure correspondant à l'échelonnement prévu des travaux d'aménagement.

4) La politique 3) ne s'applique pas aux terrains de la catégorie 1 dans les cas où l'on peut démontrer que, dans le processus de planification de la conception de la collectivité, les terrains correspondent à la zone de captation du transport actif d'une station de transport en commun rapide existante (dont les stations en construction) ou d'une station de transport en commun rapide financée et sont viabilisées par le réseau d'aqueduc, d'égouts sanitaires et d'égouts pluviaux, ce qui permet de réaliser d'autres travaux d'aménagement sans qu'on ait besoin de rehausser les réseaux principaux existants ou les autres infrastructures ou dans les cas où ces travaux sont minimes.

5) Le plan de conception communautaire et les études applicables doivent, conformément à la section 12, être approuvés avant que l'on retranscrive la surzone dans le cadre d'un modificatif du Plan officiel qui lancerait simultanément un plan secondaire, dans les cas jugés nécessaires.

6) Sans égard à la politique 5), la mise à jour d'un plan de conception communautaire ou d'un plan secondaire existant pour tenir compte de la nouvelle superficie des terrains peut être satisfaisante quand les travaux proposés d'aménagement se déroulent non loin d'un secteur visé par rapport à un plan existant et que l'envergure des travaux d'agrandissement correspond à un processus de mise à jour, à la condition de mettre aussi à jour les études justificatives, par exemple l'étude directrice de la viabilisation.

- 7) Sans égard à la politique 5), un plan d'avant-projet peut être satisfaisant pour les sites de moindre envergure relevant d'un même propriétaire, à la seule discrétion de la Ville. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 20, le 13 novembre 2024]
- 8) Les travaux d'aménagement qui se déroulent dans la surzone des quartiers projetés doivent s'harmoniser avec les politiques du Plan, en particulier la sous-section 5.4.4.
- 9) Toutes les parcelles qui font partie d'une zone d'expansion contiguë plus vaste doivent être aménagées selon le même processus d'établissement des plans de conception communautaire et les travaux ne peuvent pas se dérouler indépendamment de ceux qui portent sur l'ensemble du secteur. La Ville ne retranchera éventuellement la surzone pour les terrains portant la désignation de quartier projeté que lorsqu'on aura effectué une étude et établi un plan secondaire pour l'ensemble de la zone.
- 10) Les terrains industriels et logistiques suivants doivent faire partie des études générales auxiliaires du processus de planification secondaire des terrains attenants du quartier projeté.
- a) Dans l'annexe B5, au sud de l'autoroute 417, au nord du chemin Rothbourne et des deux côtés du chemin Carp
  - b) Dans l'annexe B6, donnant sur le chemin Borrisokane et à l'est de l'autoroute 416, au nord du chemin Barnsdale et au sud du chemin Cambrian [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 21, le 13 septembre 2023] [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 21, le 13 novembre 2024]
- 11) Les promoteurs des travaux d'aménagement doivent s'engager à aménager les sentiers récréatifs indiqués dans le plan secondaire ou dans le plan d'avant-projet, en faisant appel à des redevances d'aménagement ou aux frais des promoteurs. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 22, le 13 novembre 2024]
- 12) Dans la surzone des quartiers projetés, les demandes de dérogation mineure, d'autorisation et de réglementation du plan d'implantation peuvent être examinées pour les lots d'une superficie généralement de deux hectares ou moins, qui existaient avant l'approbation du présent Plan, le 4 novembre 2022. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 20, le 13 septembre 2023] [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 22, le 13 novembre 2024]
- 13) Les promoteurs des travaux d'aménagement doivent céder à la Ville, sans frais, les caractéristiques du patrimoine naturel et le réseau du patrimoine naturel.
- 14) La nouvelle collectivité de Tewin s'étend sur une superficie aménageable nette de 445,35 hectares. La localisation préliminaire de cette collectivité est représentée dans l'annexe B7. Le périmètre exact sera rajusté et finalisé dans le cadre de l'approbation du plan de conception communautaire et des études applicables. Il n'y aura pas d'augmentation nette de la superficie aménageable en raison des

rajustements du périmètre conformément à la section 1.1.3.9 de la Déclaration de politiques provinciale. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 22, le 13 novembre 2024]

15) Il faut respecter les exigences techniques et financières exposées dans l'annexes 10 et 12 avant que le Conseil municipal approuve le Plan secondaire de la nouvelle collectivité de Tewin de la catégorie 2 en plus des politiques exposées dans cette section et dans la section 12. [Modification 34, Règlement 2024-506, Omnibus 2, article 23, le 13 novembre 2024]

### 5.6.3 Les surzones d'agrégats

Les agrégats minéraux sont des ressources non renouvelables qui sont indispensables pour la croissance et l'économie de la Ville. La Ville a recensé d'importantes ressources en agrégats minéraux importantes, qui sont :

- de qualité et de quantité satisfaisantes;
- situées assez proche des marchés locaux;
- localisés par rapport aux aménagements résidentiels existants de façon à pouvoir être extraites avec un minimum d'impact sur les terrains sensibles et sur les aménagements existants.

Deux surzones d'agrégats miniers s'appliquent aux désignations essentiellement rurales de la zone de ressources agricoles, du secteur rural et de la zone industrielle et logistique du secteur rural pour que le Plan officiel permette d'encadrer la protection des zones de ressources en agrégats miniers.

#### 5.6.3.1 Protéger, contre les travaux d'aménagement incompatibles, les ressources en agrégats miniers importantes, dont la quantité et la qualité sont satisfaisantes et proches du marché



1) Les zones de ressources en agrégats miniers sont définies selon deux surzones qui correspondent à des zones supplémentaires de la désignation sous-jacente représentée dans la série B des annexes du Plan (Zones de ressources en sable et en gravier et en substrat rocheux). Sous réserve des politiques 3) et 4) de la sous-section 5.6.3.2, ces aménagements autorisés appartiennent à la désignation sous-jacente et à la surzone correspondante.

2) L'extraction des ressources en agrégats miniers peut être autorisée hors des surzones des agrégats miniers dans les cas où la quantité et la qualité de ressources sont suffisantes pour en justifier

## CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Protéger, contre les aménagements incompatibles, les ressources en agrégats miniers importantes, dont la quantité et la qualité sont satisfaisantes et qui sont proches du marché.
- 2) Protéger, contre les travaux d'aménagement compatibles, les opérations d'extraction des agrégats miniers agréées et réduire le plus possible les incidences négatives sur les quartiers.



l'extraction, après l'avoir démontré à la satisfaction de la Ville et du gouvernement provincial et sous réserve des politiques du Plan.

3) L'exploitation d'une carrière de sable et de gravier représente la principale vocation de la surzone du sable et du gravier, l'exploitation de carrières de sable et de gravier comme vocation principale du terrain, sous réserve de la politique 9) ci-après, à la condition de déposer une demande de zonage et de respecter les dispositions de la *Loi sur les ressources en agrégats*. Les modifications apportées au *Règlement de zonage* et approuvées en vertu de cette politique ne s'appliquent qu'au périmètre de la zone visée par le permis.

4) L'exploitation d'une carrière est la principale vocation foncière du terrain dont la surzone des ressources en substrat rocheux, sous réserve de la politique 9) ci-après, à la condition de déposer une demande de zonage et de respecter les dispositions de la *Loi sur les ressources en agrégats*. Les modifications apportées au *Règlement de zonage* et approuvées en vertu de cette politique ne s'appliqueront qu'au périmètre du secteur visé par le permis.

5) La Ville exige que toutes les carrières de graviers et d'agrégats autorisés en vertu de la *Loi sur les ressources en agrégats*, à l'exception des carrières de graviers et d'agrégats aménagées sur le bord des routes, soient zonées pour les besoins de l'extraction minière dans le cadre du *Règlement de zonage*.

6) Les autres aménagements connexes comme les centrales de production d'asphalte, les centrales de béton et les autres aménagements industriels lourds liés à des opérations d'extraction minière, peuvent aussi être autorisés à la condition d'en maîtriser les effets nocifs potentiels.

7) L'extraction des agrégats peut être autorisée comme aménagement provisoire dans la zone de ressources agricoles hors de la surzone des agrégats miniers à la condition que les terrains soient réaménagés pour leur donner une vocation agricole en faisant appel à des sols de qualité équivalente ou supérieure que ceux qui s'y trouvaient avant l'extraction, selon des modalités qui doivent être consignées par écrit avant le début des opérations d'extraction d'agrégats. Le réaménagement pour l'agriculture constitue la priorité absolue. Toutefois, il se peut que le réaménagement agricole complet ne soit pas exigé dans les cas suivants :

- a) il y a, sous la nappe phréatique, une quantité substantielle de ressources en agrégats minéraux qui justifie d'être extraite;
- b) la profondeur des travaux d'extraction planifiés rend impossible la restauration de la capacité agricole qui précédait l'extraction;
- c) les analyses hydrogéologiques démontrent, à la satisfaction de la Ville, que le réaménagement agricole n'est pas souhaitable en raison des exigences relatives à la protection de la nappe phréatique;
- d) la Ville a déterminé qu'une autre vocation post-extractive de substitution adéquate est conforme aux politiques du Plan.

8) Outre l'extraction des ressources en agrégats, la récupération et le recyclage des matériaux industrialisés dérivés des agrégats et destinés à être réutilisés représentent un aménagement permis dans une opération d'extraction d'agrégats.

9) Dans le cadre d'une demande complète, la Ville doit aussi exiger des études et les plans d'implantation nécessaires prévus dans la *Loi sur les ressources en agrégats*. Les zones d'influence représentent généralement un rayon d'action de 500 mètres des carrières, de 300 mètres des carrières d'extraction du sable et du gravier, ainsi que pour le circuit de transport proposé. Les études obligatoires jugées appropriées en fonction du type d'extraction proposé, peuvent comprendre celles qui sont indiquées dans la *Loi sur les ressources en agrégats*.

10) Dans les cas où les ressources en agrégats miniers (sable, gravier ou substrat rocheux) d'une propriété ont été extraites intégralement, que le site a été entièrement réaménagé et que le permis d'agrégat a été abandonné, la propriété peut être consacrée à d'autres vocations, conformément aux politiques de la désignation sous-jacente. Dans ce cas, la Ville ne doit pas obliger le promoteur à modifier la surzone des agrégats miniers; il faut plutôt modifier la surzone pour tenir fidèlement compte de la nouvelle vocation à la date de la mise à jour suivante de l'ensemble du Plan officiel ou dans le cadre d'une modification du Plan officiel adoptée à l'initiative de la Ville.

### **5.6.3.2 Protéger les opérations d'extraction d'agrégats de minéraux des aménagements incompatibles et limiter les effets négatifs sur les quartiers [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 59, le 13 septembre 2023]**

1) Sous réserve des questions relatives à la santé, à la sécurité publique et aux répercussions environnementales, on peut autoriser les aménagements non résidentiels temporaires dans la surzone des ressources en sable et en gravier ou dans la surzone des ressources en substrat rocheux si l'on peut démontrer, à la satisfaction de la Ville, que les aménagements n'empêchent pas d'exercer éventuellement des activités d'extraction d'agrégats miniers dans la zone désignée ou n'y font pas obstacle par ailleurs.

2) Pour tenir compte des lots existants du registre, la Ville peut autoriser la construction de maisons unifamiliales et de bâtiments accessoires sur les terrains des surzones des agrégats miniers sous réserve de l'ensemble des conditions suivantes :

- a) les façades des lots donnent sur une voie publique existante;
- b) le lot a été créé avant le 9 juillet 1997 en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*;
- c) les travaux d'aménagement sont autorisés dans le *Règlement de zonage*;
- d) toutes les exigences de la viabilisation en faisant appel à des services privés sont respectées;
- e) les nouveaux travaux d'aménagement doivent être réalisés sur des lots existants afin de réduire le plus possible les répercussions sur l'extraction éventuelle des ressources en agrégats miniers.

3) On ne doit pas approuver de nouveaux travaux d'aménagement dans un rayon de 500 mètres des terrains de la surzone des ressources en substrat rocheux ou dans le rayon de 300 mètres des terrains

dans la surzone des ressources en sable et en gravier, à moins de pouvoir démontrer, par une évaluation des répercussions des agrégats miniers, que ces travaux d'aménagement ne contredisent pas les activités actuelles ou éventuelles d'extraction d'agrégats miniers. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 60] Les aménagements contradictoires représentent les nouveaux aménagements sensibles qui nuisent à l'extraction des agrégats miniers, notamment :

- a) la création de nouveaux lots, sauf s'il est prévu de morceler un lot pour une habitation existant le 9 juillet 1997 et si la parcelle vacante restante voit son zonage modifié de manière à interdire la construction d'une habitation ou d'un lieu de résidence; [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 60, le 13 septembre 2023]
- b) le rezonage pour permettre d'aménager des habitations ou des établissements d'hébergement (motels, terrains de camping, maisons de soins infirmiers et lieux de rassemblement, entre autres); [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 60, le 13 septembre 2023]
- c) les aménagements commerciaux à petite échelle dans lesquels les activités d'exploitation de carrières peuvent avoir des effets nocifs sur les animaux, sur l'équipement ou sur les employés.

4) Les nouveaux travaux d'aménagement peuvent être approuvés dans un rayon de 500 mètres d'une carrière de substrat rocheux existante et titulaire d'un permis ou dans un rayon de 300 mètres d'une carrière existante de sable et de gravier si l'on peut démontrer que l'exploitation existante des agrégats miniers et l'agrandissement potentiel éventuel de l'exploitation, en profondeur ou en étendue, ne seront pas touchés par les travaux d'aménagement.

5) Dans les cas où la Ville approuve l'aménagement de terrains conformément à la politique 3) ou 4) ci-dessus, elle peut imposer des conditions pour s'assurer que les travaux d'aménagement permettent d'assurer une zone tampon ou une séparation adéquate entre les nouveaux aménagements proposés et le secteur ou l'activité d'extraction des agrégats miniers.

6) Dans les cas où les terrains sont aménagés dans la surzone de sable et de gravier ou dans la surzone des ressources en substrat rocheux et que l'on propose des aménagements différents en apportant une modification au Plan officiel ou au *Règlement de zonage*, il faut prendre les mesures suivantes en déposant une demande complète :

- a) démontrer que le terrain ne se prête pas à l'exploitation des ressources en sable et en gravier ou en substrat rocheux à laquelle s'applique la surzone;
- b) démontrer que l'aménagement proposé ne nuira pas aux activités potentielles d'extraction des agrégats miniers à partir d'autres terrains désignés ou d'autres terrains voisins titulaires d'un permis, notamment les travaux éventuels d'agrandissement, en profondeur ou en superficie, d'une carrière actuelle ou projetée titulaire d'un permis, les problèmes de santé, la sécurité publique, les répercussions environnementales et la qualité de vie. Il se peut qu'on doive déposer d'autres pièces justificatives, notamment, sans nécessairement s'y limiter, des études géotechniques et de la nappe phréatique, des études sur le bruit, les vibrations et la poussière et une évaluation des répercussions environnementales.

## 5.6.4 Surzones du patrimoine naturel



La Ville a deux surzones du patrimoine naturel, qui font partie de la série C11 des annexes du Plan officiel : la surzone du réseau du patrimoine naturel et la surzone des caractéristiques du patrimoine naturel.

### CE QUE NOUS VOULONS RÉALISER

- 1) Protéger le réseau du patrimoine naturel et les caractéristiques du patrimoine naturel.

### 5.6.4.1 Protéger le réseau du patrimoine naturel et les caractéristiques du patrimoine naturel



- 1) La surzone du réseau du patrimoine naturel est constituée de zones naturelles essentielles et de zones de liaison naturelles, à savoir :
  - a) dans les zones naturelles essentielles, les travaux d'aménagement ou de modification des sites doivent préserver ou améliorer l'intégrité, la biodiversité et les services écosystémiques du secteur, sans nuire au potentiel d'amélioration et de restauration à long terme de l'intégrité écologique, de la biodiversité et des services écosystémiques du secteur;
  - b) dans les zones de liaison naturelles, les travaux d'aménagement ou de modification des sites doivent préserver ou améliorer la connectivité écologique et récréative du secteur et ne doivent pas nuire au potentiel d'amélioration et de restauration à long terme de la connectivité écologique et récréative du secteur.
- 2) La surzone des caractéristiques du patrimoine naturel est constituée des caractéristiques du patrimoine naturel définies dans la politique 3) de la sous-section 4.8.1, que l'on peut vraisemblablement cartographier et afficher selon la résolution voulue dans les annexes du Plan officiel.
- 3) La Ville doit protéger les caractéristiques du patrimoine naturel pour leur caractère naturel et leurs services écosystémiques.
- 4) L'aménagement ou la transformation du site proposé ou voisin des caractéristiques du patrimoine culturel doit être justifié(e) par une étude d'impact environnemental préparée conformément aux directives de la Ville.
- 5) Les travaux d'aménagement et de modification des sites ne doivent pas avoir d'incidence négative sur le réseau du patrimoine naturel et les caractéristiques du patrimoine naturel. L'aménagement et la transformation du site doivent cadrer avec les conclusions et les recommandations de l'Étude des répercussions environnementales approuvée.
- 6) Dans les cas où les travaux d'aménagement ou de transformation d'un site visent à établir ou à agrandir les opérations d'extraction des agrégats minéraux dans la surzone du réseau du patrimoine naturel ou dans la surzone des caractéristiques du patrimoine naturel ou non loin de ces surzones, il se peut que l'on tienne compte, quand il s'agit de démontrer qu'il n'y a pas d'incidence négative ou qu'il



n'y a aucune incidence négative nette, du réaménagement final de l'exploitation d'extraction des agrégats minéraux. Le réaménagement de cette exploitation doit être planifié pour se dérouler le plus tôt possible et doit être adapté à l'environnement naturel de la localité. [Modification 5, Règlement 2023-403, Omnibus 1, article 61, le 13 septembre 2023]

7) Nulle disposition des politiques de la Ville sur le patrimoine naturel ne vise à limiter la capacité de continuer d'exploiter les aménagements agricoles.

Photo : Amy MacPherson

