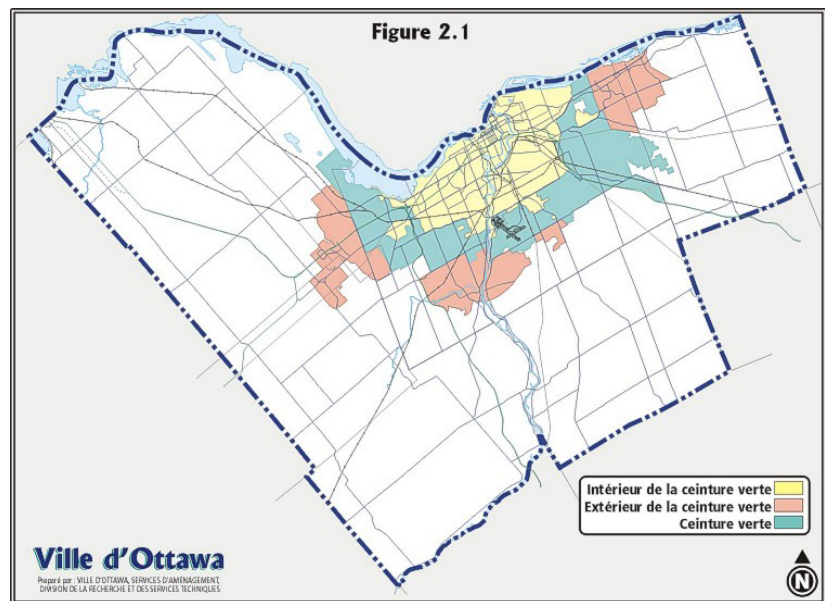


## Section 2 - Orientations stratégiques

La section 2, Orientations stratégiques, présente les politiques générales qui régiront la croissance et le changement à Ottawa au cours des 20 prochaines années.

### 2.1 – Le défi à relever

Alors que la migration en provenance du Canada et l'immigration en provenance de l'étranger se poursuivra, il est prévu que la population d'Ottawa augmentera jusqu'à 530 % d'ici 2021-2031 par rapport à 2006.<sup>2</sup> Puisque que le nombre moyen de personnes dans chaque ménage diminue graduellement, le nombre de ménages à Ottawa devrait augmenter encore plus rapidement que la population, soit jusqu'à 6 d'environ 40 % durant cette même période. Ce qui signifie que près de 190 000-145 000 nouvelles habitations environ pourraient être nécessaires à Ottawa au cours des 20 prochaines années d'ici 2031.



#### NOTA : IN FIGURE 2.1 CHANGE CEINTURE VERTE to CEINTURE DE VERDURE

À mesure que les enfants de la génération du baby-boom quittent la maison et fondent leur propre foyer, autant les parents que les enfants font partie de ménages plus petits. Par ailleurs, à cause du vieillissement de la population, il y aura un plus grand nombre de ménages composés de personnes âgées. Par conséquent, il est prévu qu'après 2006, ce seront surtout de plus petites unités d'habitation tels des appartements qui seront en demande.

Environ Près des deux tiers du parc immobilier additionnel se trouveront à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Un grand nombre de ces nouvelles habitations seront des habitations individuelles isolées, mais au moins 40-50 % seront soit des maisons en rangée, soit des appartements. À l'intérieur de la Ceinture de verdure, où il est prévu qu'environ le tiers de la croissance du parc immobilier aura lieu, la plupart des nouveaux aménagements domiciliaires prendront la forme d'appartements.

Les pronostics concernant la croissance des emplois sont également bons pour les années à venir, grâce à l'expansion du secteur de la technologie de l'information et du gouvernement fédéral. Des hypothèses

<sup>2</sup> Ville d'Ottawa, *Prévisions de croissance à Ottawa, 2006-2031 : perspectives en matière de population, de logement et d'emploi*, Service de l'urbanisme, du transport en commun et de l'environnement, novembre 2007.

très ambitieuses sur l'augmentation du nombre d'emplois sous-tendent les prévisions de croissance de la population. Ces prévisions supposent un taux élevé de création d'emplois au cours des 20 prochaines années, avec un sommet de plus de 20 000 immigrants par année pendant la période 2006 à 2011 dans la zone rurale et la zone urbaine à l'intérieur et à l'extérieur de la Ceinture de verdure, comme l'illustrent la figure 2.1 et le tableau 2.2. À Ottawa, le nombre des emplois devrait augmenter de quelque 2170 000 d'ici 20231, la croissance des emplois urbains étant légèrement supérieure à l'extérieur de la Ceinture de verdure qu'à l'intérieur (ces secteurs sont indiqués dans la Figure 1) et un certain nombre d' des emplois additionnels seront créés dans les zones rurales. Dans ces zones, environ la moitié des terrains sont propices à la production agricole et font de cette industrie le pilier de l'économie rurale et un élément majeur de l'économie de l'ensemble de la ville. L'exploitation des ressources naturelles, la fabrication, le tourisme, les transports et l'industrie de la construction contribuent également à la vitalité de l'économie rurale. Les prévisions de la croissance de la population, des ménages et des emplois (par lieu de travail) d'ici 2031 sont indiquées dans la Figure 2.2 pour les secteurs urbains à l'intérieur et à l'extérieur de la Ceinture de verdure et pour le secteur rural.

**Tableau 2.2**

<b>Population de la Ville d'Ottawa de 1991 à 2021</b>				
	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	492 000	517 000	562 000	588 000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure :				
Ouest	45 000	73 000	132 000	186 000
Sud	22 000	42 000	110 000	172 000
Est	72 000	88 000	111 000	131 000
<b>Total — Secteurs urbains</b>	<b>631 000</b>	<b>720 000</b>	<b>915 000</b>	<b>1 077 000</b>
<b>Total — Secteurs ruraux</b>	<b>70 000</b>	<b>80 000</b>	<b>97 000</b>	<b>115 000</b>
<b>Total</b>	<b>701 000</b>	<b>800 000</b>	<b>1 012 000</b>	<b>1,192,000</b>
<b>Ménages dans la Ville d'Ottawa de 1991 à 2021</b>				
	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	200 000	223 000	257 000	283 000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure :				
Ouest	14 000	24 000	45 000	67 000
Sud	7 000	13 000	36 000	61 000
Est	21 000	29 000	39 000	50 000
<b>Total — Secteurs urbains</b>	<b>242 000</b>	<b>289 000</b>	<b>377 000</b>	<b>461 000</b>
<b>Total — Secteurs ruraux</b>	<b>22 000</b>	<b>27 000</b>	<b>33 000</b>	<b>41 000</b>
<b>Total</b>	<b>264 000</b>	<b>315 000</b>	<b>410 000</b>	<b>502 000</b>
<b>Emplois dans la Ville d'Ottawa de 1991 à 2021</b>				

Population de la Ville d'Ottawa de 1991 à 2021				
	1991	2001	2011	2021
	1991	2001	2011	2021
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	342 800	403 000	479 000	514 000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure :				
Ouest	13 600	36 000	76 000	90 000
Sud	2 600	8 000	45 000	70 000
Est	10 400	15 000	31 000	45 000
Total — Secteurs urbains	369 400	462 000	631 000	719 000
Total — Secteurs ruraux	13 600	18 000	25 000	29 000
<b>Total</b>	<b>383 000</b>	<b>480 000</b>	<b>655 000</b>	<b>749 000</b>
<b>Remarques :</b>	1.— Le total peut être inexact, les chiffres étant arrondis. 2.— Les données de 1991 et 2002 sont les données réelles; celles de 2011 et 2021 sont des prévisions. 3.— Les données sur la population et les ménages sont fondées sur des estimations faites après le recensement.			

**Figure 2.2**

Croissance projetée de la population, des ménages et des emplois, Ville d'Ottawa, 2006-2031				
Population				
	2006	2011	2021	2031
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	533 000	540 000	562 000	591 000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure, urbain	252 000	291 000	367 000	432 000
Rural	86 000	91 000	102 000	113 000
<b>Total</b>	<b>871 000</b>	<b>923 000</b>	<b>1 031 000</b>	<b>1,136,000</b>
Ménages				
	2006	2011	2021	2031
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	228 000	237 000	258 000	278 000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure, urbain	88 000	106 000	140 000	168 000

Rural	30 000	32 000	38 000	43 000
<b>Total</b>	<b>346 000</b>	<b>376 000</b>	<b>436 000</b>	<b>489 000</b>
	<b>Emplois</b>			
	<b>2006</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>	<b>2031</b>
À l'intérieur de la Ceinture de verdure	432 000	457 000	482 000	506,000
À l'extérieur de la Ceinture de verdure, urbain	72 000	95 000	128 000	162,000
Rural	25 000	26 000	30 000	35,000
<b>Total</b>	<b>530 000</b>	<b>578 000</b>	<b>640 000</b>	<b>703,000</b>
Notes :	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les totaux pourraient ne pas s'additionner à cause de l'arrondissement des chiffres.</li> <li>2. Les chiffres de 2006 sont des estimations, ceux des autres années des prévisions.</li> <li>3. Les chiffres pour la population et les ménages ont été rajustés afin de tenir compte du dénombrement incomplet dans le recensement. <b>Les chiffres pour la population incluent les pensionnaires d'un établissement institutionnel, mais les chiffres pour les ménages ne les incluent pas.</b></li> <li>4. Les chiffres pour les emplois en 2006 sont fondés sur le sondage de l'emploi effectué par la Ville et rajustés afin de tenir compte du sous-dénombrement</li> </ol>			

Ottawa relèvera le défi de cette croissance en la gérant d'une façon qui favorise le développement de collectivités où il fait bon vivre et d'environnements sains. Ce qui signifie que la croissance sera surtout dirigée vers les endroits clés où l'on trouve un mélange de types d'habitations, de magasins, de loisirs et d'emplois – des endroits facilement accessibles en utilisant le transport en commun et où les habitants sont encouragés à se déplacer à pied, du fait que les destinations sont avantageusement regroupées. Ce modèle de conception tient aussi compte des besoins d'une population vieillissante en améliorant l'accès aux services de santé et aux installations communautaires. L'aménagement futur, que ce soit dans de nouvelles collectivités ou dans des secteurs déjà établis qui peuvent accueillir une telle croissance, sera compact et efficace du point de vue de la prestation des services requis. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

En encourageant un aménagement polyvalent et compact du sol, la Ville sera en mesure d'offrir un service de transport en commun de haute qualité et pourra faire une meilleure utilisation des routes et des autres éléments de l'infrastructure existants plutôt que d'être obligée d'en construire d'autres.

Cette approche repose sur un engagement fondamental envers la conservation de l'environnement naturel et se traduira par une consommation réduite des terrains et des autres ressources à l'extérieur des limites urbaines. Aux endroits où il y a croissance, celle-ci sera gérée de manière à ce que les collectivités d'Ottawa offrent une excellente qualité de vie. La Ville concrétisera cet engagement en se concentrant sur une conception communautaire dans laquelle priment les personnes et la qualité des espaces qu'elles occupent.

Le Plan officiel relève les défis de la croissance au cours des 20 prochaines années par l'adoption de quatre axes stratégiques :

### **Gestion de la croissance**

- La Ville d'Ottawa gèrera la croissance en l'orientant vers le secteur urbain où les services existent déjà ou peuvent être fournis efficacement.
- L'aménagement rural sera orienté vers les villages. La Ville continuera d'appuyer la croissance dans les villages, afin d'en accroître la vitalité, en prenant les mesures nécessaires à la croissance des villages, lorsque cela est réalisable sur le plan économique et sain sur le plan environnemental.
- Dans le secteur urbain, la croissance sera dirigée vers les endroits où elle peut être intégrée dans des aménagements compacts et polyvalents et peut être desservie par des installations de qualité pour le transport en commun, les piétons et les cyclistes.
- Le centre-ville d'Ottawa offrira un mélange dynamique d'activités économiques et culturelles florissantes, dans un cadre qui met en valeur les caractéristiques uniques de la ville et de la capitale nationale.

### **Construction de l'infrastructure**

- Un réseau de transport qui met l'accent sur le transport en commun, les piétons et les cyclistes sera construit.
- Des installations d'eau et sanitaires publiques seront fournies de manière à renforcer l'engagement qu'a pris la Ville au profit d'un secteur urbain compact, de la santé et de la sécurité des collectivités.
- Dans les zones rurales, l'aménagement se fera principalement sur une base de services individuels privés si ceux-ci sont sécuritaires et écologiques.

### **Préservation de l'intégrité environnementale**

- La qualité de l'air sera favorisée par un réseau de transport qui met l'accent sur le transport en commun, les piétons et les cyclistes ainsi que par des politiques de protection des forêts, des terres humides et des milieux naturels.
- Les terres humides et les forêts d'importance provinciale et locale seront conservées.
- La Ville veillera à la conservation des caractéristiques naturelles et de l'intégrité des écosystèmes naturels en orientant l'utilisation et l'aménagement du sol dans des endroits propices et de façon à préserver les fonctions des écosystèmes au fil du temps.
- Les espaces verts seront valorisés et protégés, afin de préserver leurs qualités environnementales, patrimoniales culturelles, récréatives, éducatives et esthétiques.

### **Création de collectivités où il fait bon vivre**

- La Ville offrira des occasions d'accroître l'offre de logements abordables dans les secteurs urbain et rural.
- La croissance sera gérée de façon à créer des collectivités complètes offrant un bon équilibre d'installations et de services qui répondent aux besoins quotidiens des gens, notamment des écoles, des installations communautaires, des parcs, une variété de types d'habitation, des lieux de travail et des endroits où magasiner.
- La Ville veillera à l'établissement d'un vaste éventail d'activités économiques rurales et urbaines dans des endroits appropriés.
- La conception urbaine, la conservation des espaces verts et la qualité de vie supérieure accroîtront l'attractivité de la ville pour le développement commercial.
- Les paysages familiers et les bâtiments à valeur patrimoniale seront préservés en dépit des changements continus.
- Les communautés rurales continueront d'être appréciées pour leurs activités économiques et leurs modes de vie distincts.
- Le soin accordé à la conception aidera à créer des collectivités attrayantes dans lesquelles la forme bâtie, les espaces verts et le transport s'agencent harmonieusement.

- Le développement communautaire dans les secteurs urbain et rural sera un processus ouvert et participatif.
- Les terres agricoles seront préservées pour les futures générations et les ressources minérales seront protégées en vue de leur extraction.

Ces orientations stratégiques sont précisées davantage dans les politiques de la présente section du plan qui guident le processus décisionnel de la Ville et répondent aux attentes des résidents, des promoteurs et des autres intervenants du domaine de l'aménagement. Les sections subséquentes expliciteront ces politiques par des directives précises en matière d'utilisation du sol et d'examen des demandes d'aménagement.

<sup>2</sup> *Centre d'économie spatiale, City of Ottawa, Population, Employment, Household and Dwelling Projection, 1996-2031, mai 2001.*

## 2.2 – Gestion de la croissance

Ottawa est unique parmi les villes canadiennes parce que son secteur urbain, constitué de collectivités nouvelles et anciennes, est entouré d'un paysage rural vaste et diversifié situé à l'intérieur des limites de la ville. Ce paysage rural est parsemé de 26 villages allant de moins d'une centaine d'habitants à 5 000 et englobe aussi des hameaux, des lotissements et des aménagements éparpillés. Tant les collectivités rurales que urbaines font partie intrinsèque du tissu de la ville et enrichissent sa personnalité.

Environ 90 % de la croissance de la population, des emplois et des logements se fera dans les secteurs désignés dans les limites urbaines du présent plan. Il s'agit de secteurs où les services sont déjà disponibles ou peuvent facilement être assurés par l'extension logique des services existants. Cette approche assure la meilleure utilisation possible des installations et des services existants et fait en sorte que les nouveaux terrains aménagés puissent être dotés des installations et des services urbains requis le plus efficacement possible. En concentrant la croissance dans des secteurs urbains désignés, on crée également un modèle et une densité d'aménagement qui favorisent l'utilisation du réseau de transport en commun, le cyclisme et la marche en tant que solutions viables et attrayantes de rechange à l'automobile personnelle. Globalement, la stratégie a l'impact le moins prononcé sur les terres agricoles, les ressources minérales et les secteurs écologiques protégées et elle aidera à créer une ville plus propre et plus saine. Ceci constitue la forme d'aménagement la plus rentable en matière de fourniture des services et de l'infrastructure municipale. Dans le secteur urbain désigné, on veillera à ce que la croissance se fasse aux endroits qui présentent un potentiel d'aménagement considérable, ~~tandis que dans la zone rurale, la croissance visera les villages. Les politiques énoncées dans le Plan officiel orienteront les décisions de modification des limites de la zone urbaine et des villages.~~

Le reste de la croissance de la ville surviendra dans le secteur rural, principalement par des utilisations polyvalentes dans les villages ainsi que par une gamme d'utilisations axées sur le secteur rural et un nombre limité d'aménagements résidentiels ailleurs. Les villages ruraux d'Ottawa sont des collectivités où la personne prime. Ils sont peu denses et de taille modeste, qualités que leurs habitants apprécient et souhaitent voir durer. De nombreux villages sont des centres de services pour le milieu rural qui les entoure, où sont regroupées les entreprises, les écoles et les installations communautaires. De nombreux résidents du secteur urbain connaissent les villages à cause de leurs marchés de campagne, leurs foires rurales, leurs bâtiments à valeur patrimoniale et leurs arénas. Les villages offrent aussi un mode de vie distinct de la vie urbaine, dans les banlieues ou sur des lots ruraux isolés. Ici aussi, comme ailleurs, les résidents se préoccupent du bien-être, de l'intégrité de l'environnement, d'une infrastructure appropriée et de la durabilité de leur collectivité. Le caractère pittoresque des villages est inestimable et sera préservé comme partie intégrante des caractéristiques déterminantes de la ville entière.

Ottawa continuera d'évoluer et de prospérer. Le secteur urbain s'agrandira, tout comme de nombreux villages.

### **2.2.1 – Limites du secteur urbain et des villages**

La croissance future aura principalement lieu à l'intérieur des limites du secteur urbain et des 26 villages désignés dans le présent plan. Les limites du secteur urbain déterminent le secteur qui est déjà viabilisé ou pourrait l'être par des routes importantes, des canalisations d'égouts, des services d'approvisionnement en eau et des services de transport en commun. Les limites des villages déterminent le territoire qui servira aux besoins des villages durant la période de planification et au-delà. Les terres à l'intérieur des limites du secteur urbain représentent une offre de terres urbaines d'environ 20 ans. En vertu de la Déclaration de principes provinciale, il incombe à la Ville de désigner suffisamment de terrains aux fins d'aménagement urbain pour satisfaire à la demande durant une période allant jusqu'à 20 ans. Une quantité suffisante de terres est désignée dans le Plan officiel pour répondre à la demande d'une diversité et d'un éventail d'occasions d'emploi, d'habitations et d'autres utilisations de sol, telle que projetée pour les 20 prochaines années. Les décisions quant à quand et vers où étendre les limites pourraient avoir d'importantes conséquences pour ce qui est des dépenses publiques au chapitre de l'infrastructure, pour les ressources ainsi que pour la structure et le caractère des collectivités, et pourraient influencer considérablement sur la forme que prendra la Ville. Afin de déterminer si l'offre actuelle répond à cette demande et au besoin de terres additionnelles, il faut envisager plusieurs facteurs, en plus de l'offre et de la demande. Par exemple, le nombre des terres nécessaires aux différentes utilisations dépendra de la densité moyenne de l'aménagement et des mélanges d'utilisations du sol que l'on obtiendra avec le temps. [Modification ministérielle n° 1, 10 novembre 2003]

Pour la Ville, le meilleur moment d'effectuer une évaluation de l'offre de terres disponibles est lorsqu'elle examine la nécessité de réviser son Plan officiel, ce qui doit être fait tous les cinq ans aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. À ce moment-là, la Ville envisagera la possibilité d'étendre les limites en appliquant les politiques suivantes.

#### **Politiques**

##### **Limites urbaines**

1. La Ville gérera la croissance de la population en l'orientant à environ 90 % vers les secteurs urbains illustrés à l'Annexe B, où des services urbains existent déjà ou peuvent être fournis efficacement. Les limites du secteur urbain sont indiquées à l'Annexe A.
2. Une quantité suffisante de terres doit être fournie dans le secteur urbain pour pouvoir répondre aux besoins de la Ville sur 20 ans en matière de logement, d'emploi, etc.
3. Tous les cinq ans, la Ville effectuera un examen détaillé afin d'évaluer la nécessité de désigner des terres urbaines additionnelles pour répondre à ses exigences. Cette évaluation portera notamment sur les aspects suivants :
  - a. la demande prévue de terrains pour des habitations et des emplois portant sur 20 ans;
  - b. l'offre actuelle de terrains pouvant être aménagés dans les limites du secteur urbain, leur répartition dans la ville et leur potentiel d'aménagement en vue de la construction de logements, la création d'emplois et d'autres fins;
  - c. les exigences provinciales de maintenir une offre de terrains pour 10 ans, terrains désignés et disponibles en vue d'aménagements résidentiels et de la densification résidentielle ainsi que d'une offre de 3 ans d'unités résidentielles viabilisées dans des plans de lotissement préliminaires ou enregistrés;
  - d. la mesure dans laquelle les terrains existants peuvent satisfaire à l'exigence portant sur 20 ans au moyen d'un réexamen des utilisations du sol permises;

- e. l'atteinte des cibles de densification de la politique 5 de la sous-section 2.2.2 du présent plan – une expansion urbaine ne sera envisagée que si les objectifs de densification du présent plan ont été atteints;
  - f. l'efficacité des politiques de planification ayant pour but d'assurer un aménagement plus compact.
4. Si l'évaluation démontre le besoin de terres urbaines additionnelles, le bien-fondé de désigner des terrains dans des endroits différents et en des quantités différentes sera comparé et évalué de concert avec la collectivité, les propriétaires fonciers et les autres parties intéressées. et en tenant compte des facteurs suivants L'évaluation portera sur :
- a. l'impact de l'aménagement existant ou proposé sur les terrains avoisinants, du point de vue des taux de circulation, d'habitations et d'emplois et de la disponibilité d'espaces libres et de services communautaires;
  - b. la capacité qu'a l'infrastructure existante ou planifiée de soutenir l'aménagement dans le secteur d'expansion – par infrastructure, il faut entendre les canalisations, les services publics, les routes, le transport en commun, les ressources communautaires et les espaces verts;
  - c. le besoin de préserver la Ceinture de verdure de la Capitale nationale ainsi que les secteurs agricoles, de ressources minières et environnementaux désignés dans le présent plan. Lorsqu'une désignation urbaine est envisagée pour un de ces secteurs, il faut démontrer clairement qu'il n'y a pas d'autres choix raisonnables d'emplacement qui permettraient d'éviter cette désignation. Lorsqu'il s'agit d'un secteur de ressources agricoles, il faut en outre démontrer qu'il n'y a pas de solutions de rechange raisonnables qui permettraient d'utiliser des terres plus pauvres dans cette désignation;
  - d. le besoin de fournir des routes, du transport en commun, des services d'approvisionnement en eau, de gestion des eaux pluviales et de traitement des eaux usées et les autres services publics et municipaux, nouveaux ou remis en état, en plus de l'infrastructure approuvée dans les plans directeurs pour ces installations et leur coût;
  - e. tout autre impact qu'aurait la désignation sur la capacité de la Ville de respecter les politiques contenues dans le présent plan.
5. La Ville traitera les demandes de modification au Plan officiel visant à désigner des terrains urbains additionnels uniquement dans le cadre de l'évaluation quinquennale de l'approvisionnement en terrains urbains. Une demande de désignation de terrains additionnels reçue entre deux évaluations quinquennales sera jugée prématurée, sauf si le Conseil municipal demande qu'une évaluation exhaustive soit entreprise.
6. Si, donnant suite à l'évaluation de l'approvisionnement de terrains, le Conseil municipal modifie le présent plan et désigne des terres urbaines additionnelles, ces dernières doivent être en quantité suffisante pour permettre de créer une nouvelle collectivité complète ou de compléter une collectivité existante, qui sera désignée communauté en développement (voir la sous-section 3.6.4 du Plan officiel) dans laquelle les aménagements futurs seront fondés sur un plan de conception communautaire, un plan de sous-bassin hydrographique ou un plan de gestion environnementale.
7. Les terrains désignés futurs secteurs urbains (annexes A et B) seront assujettis aux dispositions énoncées à la sous-section 3.11 du présent Plan. [Décision de la CAMO no 2711, 26 septembre, 2006]

## **2.2.2 – Limites des villages**

### **Politiques**

8. La Ville répondra à la croissance dans le secteur rural en orientant 50 % de la croissance vers les villages désignés à l'Annexe A, dans lesquels existent déjà ou peuvent être aménagés efficacement les installations communautaires, les commerces et les écoles.
9. Une offre suffisante de terres dans les limites des villages sera fournie pour répondre aux besoins en logements, emplois et autres sur une période de 10 ans.



10. La Ville entreprendra une révision quinquennale exhaustive visant à établir le besoin de terres additionnelles dans les villages pour répondre à leurs besoins. Cette évaluation tiendra compte notamment :
  - a. de la demande de terrains en vue du logement et des emplois dans les villages et
  - b. de l'approvisionnement en terrains aménageables dans tous les villages et de leur potentiel d'aménagement.
11. Lors de la préparation d'un plan de conception communautaire pour un village particulier, le Conseil peut tenir compte du besoin d'expansion du village, mais doit le faire uniquement dans le cadre d'une révision exhaustive de tous les villages et de leurs besoins de terres additionnelles.
12. Au moment de l'examen d'une modification proposée aux limites d'un village, incluant un agrandissement mineur d'un petit village entièrement encerclé par le secteur de ressources agricoles, le Conseil municipal examinera son impact dans le cadre de n'importe laquelle des politiques énoncées dans le Plan officiel et en particulier sur les aspects suivants Si l'évaluation démontre un besoin de terres de village additionnelles, le bien-fondé de désigner des terres dans différents endroits et en quantités différentes sera comparé et évalué en consultant la collectivité, les propriétaires fonciers et les autres intéressés, sur la base :
  - a. de la capacité qu'a l'infrastructure existante ou planifiée de soutenir l'aménagement dans le secteur d'expansion – par infrastructure, il faut entendre les canalisations, les services publics, les routes, le transport en commun, les ressources communautaires et les espaces verts;
  - b. [ancienne politique 1a), non modifiée] du besoin de préserver la Ceinture de verdure de la capitale nationale ainsi que les secteurs agricoles, de ressources minières et environnementaux désignés dans le présent plan. Lorsqu'une désignation de village est envisagée pour un de ces secteurs, il faut démontrer clairement qu'il n'y a pas d'autres choix raisonnables d'emplacement qui permettraient d'éviter cette désignation. Lorsqu'il s'agit d'un secteur de ressources agricoles, il faut en outre démontrer qu'il n'y a pas de solutions de rechange raisonnables qui permettraient d'utiliser des terres plus pauvres dans cette désignation;
  - c. [ancienne politique 1b), non modifiée] de la mesure dans laquelle la proposition peut répondre aux exigences de viabilisation en milieu rural de la sous-section 4.4;
  - d. du besoin de fournir des routes, du transport en commun, des services d'approvisionnement en eau, de gestion des eaux pluviales et de traitement des eaux usées et les autres services publics et municipaux nouveaux ou remis en état en plus de l'infrastructure approuvée dans les plans directeurs pour ces installations et leur coût;
  - e. de l'effet du changement proposé sur la structure et le caractère du village existant ainsi que sur la prestation de services municipaux;
  - f. de l'approvisionnement de lots dans les villages désignés et de leur potentiel d'aménagement relatif comparé aux nouveaux lots qui seraient créés par l'expansion proposée du village;
  - g. de la proximité de l'expansion proposée des limites du secteur urbain et
  - h. de tout autre impact qu'aurait la désignation sur la capacité de la Ville de respecter les politiques contenues dans le présent plan.
13. Si la modification proposée aux limites d'un village est approuvée, l'aménagement dans le secteur visé sera guidé par le plan de conception communautaire qui, entre autres choses, protégera le caractère du village.

### **2.2.32 – Gestion de la croissance dans le secteur urbain**

Dans le secteur urbain actuel, il est possible de tenir compte de la population urbaine prévue et des terrains nécessaires pour y établir des logements et des emplois lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- l'aménagement dans les sites nouveaux sera légèrement plus compact que dans les sites nouveaux d'autrefois;
- dans les aires actuelles prévues pour l'aménagement, les utilisations seront plus compactes.

La densification se caractérise par un accroissement de la population, mesuré en nombre de ménages ou d'emplois par hectare, dans un aménagement donné. La densification se produit dans un mouvement continu, allant d'une progression de l'utilisation actuelle ou d'un aménagement intercalaire sur un lot vacant, à un réaménagement à grande échelle d'une aire comme l'ancienne base aérienne de Rockcliffe.

Depuis le début des années 1990, les administrations municipales dans la région d'Ottawa et en Amérique du Nord en général ont favorisé la densification en tant que stratégie de gestion durable de la croissance. En principe, une telle stratégie encourage une utilisation optimale des installations et des services existants, car elle a moins de répercussions sur les terres agricoles, les ressources minières et les secteurs écologiques protégés puisqu'elle réduit les pressions en vue de l'expansion urbaine. Règle générale, une telle stratégie favorise la fourniture la plus économique des services municipaux et de transport en commun et de l'infrastructure en général dans une ville plus propre et plus saine. Les collectivités plus dynamiques, accessibles et « complètes » sont plus invitantes et habitables. Les collectivités dans lesquelles les résidents ne doivent pas quotidiennement utiliser l'automobile, où les emplois, les magasins, les loisirs et les activités sociales sont à une distance appropriée pour s'y rendre à pied, en patins à roues alignées ou à bicyclette, sont des collectivités bien plus susceptibles d'avoir un bilan carbone réduit et de contribuer à réduire les répercussions néfastes que nos habitudes de vie modernes ont, entre autres, sur le changement climatique. Et, puisque la population d'Ottawa est vieillissante, une forme urbaine plus compacte rendra plus accessible et mettra à sa portée une plus grande gamme de biens et de services. Par conséquent, l'orientation politique donnée dans le présent plan vise à promouvoir un mode efficient d'utilisation du sol à l'intérieur du secteur urbain par la densification d'endroits stratégiquement alignés sur le réseau des transports, et en particulier sur celui du transport en commun rapide, et par des aménagements de plus grande densité dans les nouveaux emplacements. Conformément à la Déclaration de politiques provinciale, le présent plan donne une orientation politique en fixant des cibles minimales de densification et de densité dans le secteur urbain.

Concrètement, le mode de densification décrit dans le présent plan consiste en une série de noyaux et de couloirs. Le point focal est le secteur central où se trouve le cœur symbolique de la nation et l'hypercentre nerveux économique et culturel de la ville. C'est le secteur où l'aménagement est de la plus haute densité. De cet axe rayonne un réseau linéaire de rues principales qui jouent un double rôle. D'une part, elles véhiculent les navetteurs à travers la ville et attirent les acheteurs des quatre coins de la ville vers le centre-ville. D'autre part, elles servent de couloirs principaux pour les services, de lieux de rencontre et de lieux de résidence pour les nombreuses personnes qui vivent dans les quartiers situés le long de leurs parcours. Rehaussant ces rôles et parfois situé parallèlement à ces artères linéaires, se trouve le réseau du réseau de transport en commun rapide dont les principales stations sont autant de balises pour les noyaux d'aménagement dense, qui sont désignés centre à utilisations polyvalentes et centre-ville. La concentration urbaine dans ces noyaux en fait des mini centres-villes, où l'on cherche à tirer profit du volume des déplacements par transport en commun pour y fournir des occasions d'emploi et de logement à forte densité et dans des aménagements de grande hauteur. Les utilisations du sol avoisinant des stations doivent correspondre autant aux besoins du point d'origine que du point de destination des déplacements. Le présent plan encourage un aménagement autour des principales stations du transport en commun qui soit compact, « marchable », polyvalent et d'une densité qui favorise le transport en commun dans les deux directions des itinéraires desservis toute la journée.

Par conséquent, dans le secteur urbain désigné, la croissance sera dirigée vers les endroits à potentiel élevé d'aménagement, en particulier ceux désignés secteur central, secteur d'utilisations polyvalentes, secteur d'emploi, secteur d'entreprises, collectivité en développement et rue principale. Tous ces secteurs sont dotés d'emplacements centrés sur le réseau de transport en commun rapide, les routes importantes, les rues commerciales achalandées et de vastes parcelles vacantes.

**Secteur central** — Le secteur central est le cœur économique et culturel de la ville et le cœur symbolique de la nation, avec la colline parlementaire et une foule d'institutions nationales comme le Musée des

beaux-arts du Canada, qui attirent chaque année des milliers de visiteurs au centre-ville. Avec le temps, on renforcera ses qualités distinctes en prévoyant tout un éventail d'utilisations, tout en accordant une attention particulière à la qualité de la conception communautaire et en s'assurant que les utilisations à caractère résidentiel sont renforcées. On prévoit une forte croissance dans ce secteur.

**Noyaux d'utilisations mixtes** — Un certain nombre de centres à plus grande densité, où l'utilisation des terrains est mixte ou polyvalente, forme l'ossature de la ville. Au centre des collectivités d'Orléans, de Kanata et de Nepean-Sud, on trouve d'importants regroupements de logements, d'emplois et de services commerciaux qui se trouvent en dehors de la Ceinture de verdure. Des quartiers comme celui du pré Tunney et de Confederation Heights sont devenus des centres d'emploi situés proches du réseau de transport en commun rapide. En intensifiant l'aménagement dans ces noyaux d'utilisations mixtes et en y augmentant la polyvalence des terrains, on assurera une utilisation plus efficace du système de transport en commun rapide et on accroîtra l'éventail de services offerts aux employés et aux résidents qui habitent à proximité. Ces quartiers pourraient se transformer en centres d'activité dynamiques et desservir de plus grands secteurs de la municipalité. L'aménagement à ces endroits peut renforcer la structure urbaine, créer un meilleur équilibre entre les habitations et les lieux de travail et augmenter l'efficacité du réseau de transport en commun. Ces quartiers offrent des possibilités considérables d'aménagement nouveau ou de réaménagement et constituent un élément clé dans la stratégie énoncée dans le présent Plan pour assurer et guider la croissance de la Ville. Ces centres connaîtront une forte croissance, qui s'harmonisera cependant avec les tendances en matière d'aménagement constatées dans ces centres et autour. [Modification n° 28, 13 juillet 2005]

**Secteurs d'emploi et secteurs d'entreprises** — On trouve dans ces secteurs une foule d'utilisations commerciales et industrielles : gares terminales et usines de fabrication lourde, entrepôts et entrepôts avec vente au détail ou prestation de services, fabrication de produits de haute technologie, utilisations institutionnelles, vente au détail et services commerciaux comme des restaurants et des installations récréatives. Auparavant, ces aires ne servaient pas à des fins résidentielles et étaient généralement de densité faible ou moyenne. Dans les années 1990, il y a cependant eu des secteurs d'emploi créés avec des immeubles à bureaux de trois à six étages, donc à forte densité d'emplois. Les aménagements qui permettront de répondre aux besoins quotidiens des travailleurs de ces secteurs seront les bienvenus et feront de ces secteurs des endroits plus attrayants et pratiques pour y travailler. Des utilisations résidentielles pourraient être autorisées dans les secteurs d'entreprises, sous réserve des dispositions prévues à la section 3 du présent Plan.

**Collectivités en développement** — Il y a quelques terres agricoles à grande superficie exploitées actuellement et sous-développées et désignées sous le nom de « sites nouveaux » dans les limites urbaines. Il est prévu que ces terres servent à créer de nouvelles collectivités ou à étendre les collectivités existantes. Actuellement, il y a un secteur important à l'intérieur de la Ceinture de verdure, soit l'ancienne base aérienne de Rockcliffe, qui pourrait être entièrement réaménagée. Tous ces secteurs pourraient accueillir différents types d'habitation, et on pourrait y établir un bon équilibre entre le nombre des emplois et le nombre des habitations, de sorte à créer une collectivité équilibrée dès le départ. Ces secteurs seront aménagés avec une densité légèrement supérieure et une plus grande variété d'utilisations que les nouvelles collectivités créées récemment.

**Rues principales** — Il s'agit des grandes voies de communication qui sont empruntées par de nombreux habitants pour se rendre aux magasins, aux bureaux et qui favorisent l'interaction communautaire. Les travaux d'aménagement additionnels à ces endroits pourraient renforcer ces fonctions et créer des zones plus urbaines et plus denses. Les rues principales peuvent être développées d'une manière à les intégrer davantage aux quartiers existants et d'en rehausser l'attrait pour les piétons. De nouvelles rues principales pourraient faire leur apparition avec le temps à la suite de l'aménagement intercalaire de secteurs qui aujourd'hui sont abandonnés ou sous-utilisés. Le Plan officiel reconnaît que les rues

principales qui se sont créées au fil des ans dans le noyau central et les zones suburbaines affichent donc chacune leurs caractéristiques propres.

Dans ces secteurs, l'objectif est de prévoir une combinaison d'utilisations variées. L'aménagement polyvalent consiste à combiner des habitations, des lieux de travail, des magasins, des lieux de récréation ou d'autres utilisations dans un même édifice ou à une distance rapprochée afin qu'il soit possible de se déplacer à pied entre eux. L'aménagement polyvalent permet aux gens qui habitent et qui travaillent dans le secteur de satisfaire à leurs besoins quotidiens sur place plutôt que d'avoir à se déplacer vers d'autres parties de la ville. Le fait de prévoir suffisamment de terrains pour y créer une combinaison d'emplois et d'habitations offre la possibilité à certains résidents d'habiter et de travailler dans le même secteur, ce qui réduit également la nécessité de se déplacer.

Les occasions de densification sur des biens-fonds désignés secteur urbain général seront favorisées quoiqu'elles soient, règle générale, de moindre échelle que celles qui se présentent dans les désignations du sol décrites ci-dessus. Le fait d'orienter les initiatives principales de densification vers le secteur central, le long des rues principales et dans les centres polyvalents et les centres-villes en étroite relation avec le réseau des transports permet d'augmenter la stabilité des quartiers dans le secteur urbain général. Puisqu'une partie importante de la ville est désignée secteur urbain général, l'échelle de densification variera en fonction de facteurs tels que le contexte bâti existant et la proximité des routes principales et du transport en commun.

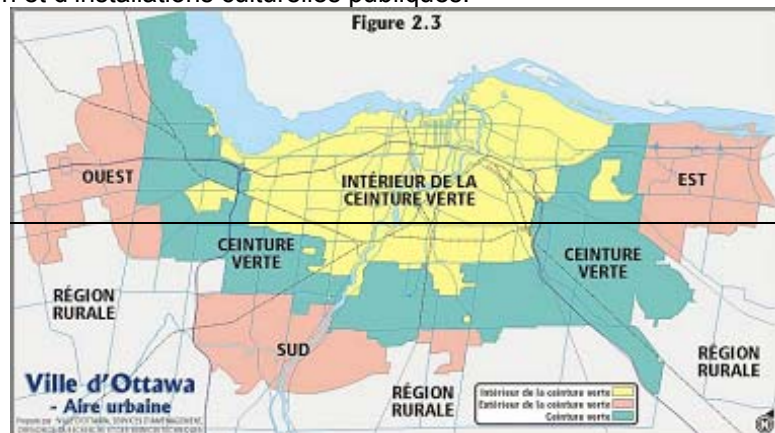
La qualité de l'environnement bâti est une pierre angulaire de la densification. Pour qu'une harmonie entre les formes bâties existante et planifiée puisse être atteinte, il faut envisager des espaces publics et des bâtiments bien conçus. Le présent plan exige que les propositions de densification soient totalement respectueuses du contexte bâti existant et extrêmement attentives aux répercussions qu'elles auront sur les environs immédiats et plus éloignés. Par conséquent, le présent plan vise l'excellence en matière d'architecture et de conception urbaine, tant dans la sphère privée que dans la sphère publique.

La qualité du cadre vert est également importante. Un réseau vert de terres à l'état naturel, d'espaces verts et d'espaces de loisirs fournit un appui à la structure du secteur urbain et favorise des modes de vie sains. La désignation des composantes principales de ce réseau vert dans le présent plan ainsi que les autres politiques en matière de protection de l'environnement et d'aménagement de parcs publics, permettront d'assurer que la densification est respectueuse des limites du réseau vert et qu'elle poursuit des occasions de l'élargir et de le renforcer.

### **Politiques**

1. L'aménagement intensif de terrains se fera conformément aux critères énoncés dans la sous-section 2.5.1. Dans les cas d'aménagement intensif autorisés par le Règlement de zonage, la conception et la portée de l'intégration de celle-ci dans le quartier seront prédominantes. Si une modification de zonage est requise, la pertinence de l'ampleur de l'aménagement sera évaluée, tout comme la conception et la compatibilité de celui-ci.
2. La majorité du nouvel aménagement urbain se fera dans les collectivités en développement, les noyaux d'utilisations mixtes, les rues principales, les secteurs d'emploi, les secteurs d'entreprises et le secteur central. Des politiques régissant ces désignations sont incluses dans la section 3 du présent Plan.
3. La Ville appuie la densification et l'aménagement intercalaire dans la zone urbaine, y compris dans les secteurs désignés comme faisant partie du secteur urbain général. La Ville encouragera l'exploitation des possibilités de densification résidentielle et d'aménagement intercalaire dans les situations suivantes, à condition que toutes les autres politiques du Plan soient respectées :

- a. terrains situés à 600 m de stations actuelles ou futures du réseau de transport rapide qui démontrent un potentiel d'aménagement en tant que centres compacts polyvalents accueillants pour les piétons;
  - b. terrains qui ne peuvent plus servir aux fins auxquelles ils étaient destinés, comme des secteurs industriels vétustes, des carrières épuisées ou des couloirs de transport abandonnés non prévus pour la création d'espaces libres ou de sentiers récréatifs, mais qui ne comprennent pas les terrains désignés « secteur d'emploi » ou « secteur d'entreprises » lorsque des propositions de densification ou d'aménagement intercalaire envisagent des utilisations non autorisées par le présent Plan (les terrains d'écoles ne sont généralement pas inclus dans cette catégorie et seront examinés au cas par cas); [Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]
  - c. terrains dont l'utilisation actuelle est maintenue, mais où des utilisations résidentielles peuvent être ajoutées de façon complémentaire, comme c'est le cas aux sites de centres commerciaux sous-développés;
  - d. terrains utilisés actuellement ou par le passé comme terrains de stationnement ou importantes aires d'entreposage;
  - e. terrains ou, d'après les dossiers, il y a de la contamination du fait de leur utilisation commerciale ou industrielle antérieure, mais qui peuvent être utilisés à des fins résidentielles s'ils sont assainis.
4. Pour favoriser l'aménagement mixte compact, la Ville :
- a. examinera la possibilité d'accorder des incitations financières pour encourager l'aménagement résidentiel dans des projets d'aménagement polyvalent;
  - b. effectuera un examen stratégique de l'utilisation des terrains qui appartiennent à la municipalité pour faciliter l'aménagement compact et polyvalent, à l'exception des terrains avec zonage d'utilisations environnementales ou récréatives;
  - c. envisagera des moyens de réduire la superficie utilisée pour le stationnement, par l'adoption de mesures comme l'assouplissement des normes relatives au stationnement et la création d'aires de stationnement municipales;
  - d. conclura des partenariats pour assurer de la construction au dessus des stations du réseau de transport en commun, des aires de stationnement, des bureaux et des installations de la municipalité;
  - e. négociera une augmentation de la densité des édifices en échange d'installations municipales, de stations de transport en commun et d'installations culturelles publiques.



5. Dans toutes les collectivités urbaines en dehors du secteur central, on tâchera de trouver des occasions d'établir un équilibre entre les possibilités de construction d'habitations et les possibilités d'emplois. On appliquera un taux d'au moins 1,3 emploi par ménage au moment de la désignation de ces terrains à des fins d'emploi et de logement dans chacune des trois collectivités urbaines à l'extérieur de la Ceinture de verdure, comme l'indique la figure 2.3.

6. On n'autorisera pas les demandes de modification du Règlement de zonage dans un secteur urbain visant à éliminer des appartements résidentiels en tant qu'utilisation autorisée ou de changer les utilisations permises afin de réduire la catégorie de zonage d'un site, à moins qu'il y ait un rezonage équivalent, et ce, afin d'éviter la réduction du potentiel de création d'appartements ou d'assurer le maintien du rendement unitaire potentiel par le biais d'autres types d'habitations à logements multiples.
7. Lorsque le Conseil municipal a approuvé un plan conceptuel permettant des appartements résidentiels dans un secteur urbain, mais qu'aucune modification au Règlement de zonage n'est encore entrée en vigueur pour permettre la réalisation du plan conceptuel, le Conseil municipal s'assurera que la modification au règlement habilitant autorise cette utilisation.
8. Les demandes de modification du Règlement de zonage touchant le secteur urbain dans le but d'y permettre des utilisations résidentielles ou polyvalentes lorsqu'il n'y a aucun plan conceptuel devront prévoir une utilisation combinée prévoyant 40 p. 100 d'appartements et d'autres unités multiples, comme des maisons en rangée, sur les terrains :
  - a. près des stations de transport rapide;
  - b. sur des artères lorsque le site est adjacent ou entre des aménagements de nature similaire;
  - c. sur de vastes parcelles de terrains vacants.
  - d. Dans le cadre de l'examen de plan de lotissements pour tout genre de logement, la Ville préconisera des normes novatrices d'aménagement et d'infrastructure (par exemple, des servitudes de chemin moins larges, des exigences d'emplacement des services sous terre et le resserrement des normes de stationnement dans les secteurs desservis par le système du transport en commun). [Modification ministérielle no 2, 10 novembre 2003;]
9. Nonobstant ce qui précède, la politique 6 ne s'applique pas à une partie des terrains dont l'adresse municipale est le 1001, chemin Klondike. [Modification 53, 25 avril 2007]

## Politiques

### Définition de la densification

1. Par densification résidentielle, on entend la densification d'un bien-fonds, d'un bâtiment ou d'un secteur qui se traduit par une hausse nette du nombre d'unités résidentielles ou de logements et qui comprend ce qui suit :
  - a. le réaménagement (la création de nouvelles unités, de nouvelles utilisations ou de nouveaux lots sur des terrains antérieurement aménagés dans des collectivités existantes), incluant le réaménagement des friches contaminées;
  - b. l'aménagement de lots vacants ou sous-utilisés dans des secteurs précédemment aménagés;
  - c. l'aménagement intercalaire;
  - d. la conversion ou l'agrandissement d'immeubles industriels, commerciaux et institutionnels existants à des fins résidentielles et
  - e. la conversion ou l'agrandissement d'immeubles résidentiels existants afin de créer de nouveaux logements, notamment des maisons de chambres et des logements secondaires.
2. Par densification de l'emploi, on entend la densification d'un bien-fonds, d'un bâtiment ou d'un secteur qui a comme effet net une augmentation des emplois et/ou de surface de plancher hors œuvre brute, qui peuvent être le résultat :
  - a. du réaménagement des utilisations d'emploi existantes à une densité plus élevée (p. ex., la création d'un immeuble de bureaux qui remplace une utilisation de moindre densité sur un bien-fonds aménagé antérieurement), y compris le réaménagement de friches industrielles;
  - b. de l'expansion d'utilisations d'emploi existantes (p. ex., l'expansion des activités d'une usine sur les lieux);
  - c. de l'aménagement intercalaire de terrains vacants ou sous-utilisés par des secteurs d'emploi;
  - d. du remplacement d'utilisations comptant un faible nombre d'employés par des utilisations à plus grand nombre d'employés.

3. [ancienne politique 1, non modifiée] Toute activité de densification d'utilisations du sol doit correspondre aux critères des dispositions des sous-sections 2.5.1, Conception urbaine et compatibilité et 4.11, Démonstration de la conception urbaine et de la compatibilité et de la sous-section 4.6.1, Bâtiments et secteurs patrimoniaux, lorsque la densification vise un district de conservation du patrimoine désigné en vertu de la Loi sur le patrimoine. Lorsque le Règlement de zonage permet la densité de l'utilisation, une attention sera portée à la conception et la mesure dans laquelle la conception peut contribuer à la compatibilité. Si une modification au Règlement de zonage est requise, il faudra évaluer si l'échelle de l'aménagement est appropriée en même temps que le concept et la compatibilité de l'aménagement.

#### **Secteurs cibles de densification**

4. Les secteurs cibles de densification se concentrent autour des principaux éléments du réseau de transport en commun rapide :
- a. les secteurs cibles sont le secteur central, les centres polyvalents, les rues principales et les centres-villes illustrés à l'Annexe B;
  - b. les artères principales à l'intérieur de la Ceinture de verdure sont désignées tronçons supplémentaires du réseau de transport en commun rapide dans le Plan directeur des transports et, à cette fin, l'objectif du présent plan est de guider leur aménagement vers des formes plus urbaines et plus denses qui soutiennent un service de transport en commun fréquent et les préparent à soutenir un transport en commun de plus haut niveau à l'avenir.

#### **Définition des cibles de densification et de densité**

5. Les cibles fixées par la Ville en matière de densification, soit la proportion minimale de la croissance résidentielle dans le secteur urbain à obtenir par la densification, se traduisent par 40 % des nouvelles habitations en moyenne sur la période allant de 2006 à 2031, plus précisément 36 % de 2006 à 2011, 40 % de 2011 à 2021 et 44 % de 2021 à 2031.
6. Les cibles minimales de densité en termes d'emplois et de personnes par hectare brut sont indiquées à la figure 2.3 et s'appliquent aux secteurs cibles qui sont les plus susceptibles de soutenir le réseau de transport en commun rapide :
- a. le secteur central;
  - b. les centres polyvalents aux endroits qui coïncident avec les stations de transfert entre le train léger et l'autobus du réseau de transport en commun rapide;
  - c. les centres polyvalents déjà fortement aménagés;
  - d. les centres-villes où une densification s'impose pour qu'ils puissent éventuellement soutenir le prolongement du réseau de train léger – il n'est pas prévu que les cibles seront atteintes avant 2031;
  - e. les artères principales à l'intérieur de la Ceinture de verdure
  - f. le noyau central de la collectivité de Riverside Sud désigné dans le Plan de conception communautaire de Riverside Sud.

Il n'est pas prévu que les cibles seront atteintes avant 2031 dans tous les secteurs cibles. Les cibles dans ces secteurs figurent dans la colonne « après 2031 » de la Figure 2.3. Dans ces secteurs les dispositions de la politique 7 (ci-dessous) s'appliquent néanmoins.



**Figure 2.3 – Cibles de densité**

Désignation	Densité en 2006*	Cible minimale de densité*	
		en 2031	après 2031
<b>Secteur central</b>	<b>395</b>	<b>500</b>	
<b>Centres polyvalents</b>			
Pré Tunney-Quad	207	250	
Lees	167	250	
Bayview-Preston	142	200	
Blair-174	106	200	
Baseline-Woodroffe	96		200
Hurdman	54		200
Buttes de la Confédération	73		200
pont Billings	130	120	
Cyrville	45	120	
Industrial	42		120
<b>Centres-villes</b>			
Orléans	48		120
Kanata	33		120
Barrhaven	11		120
<b>Artères provinciales</b>			
Richmond (au nord de Carling)	217	200	
Carling	183	200	
St-Laurent	92	120	
Bank	79		120
Merivale-Clyde-Baseline	50		120
Montréal Est	41		120
<b>Noyau de la collectivité de</b>			
<b>Riverside Sud</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	

\*Personnes et emplois par hectare brut

7. Dans les endroits indiqués à la Figure 2.3, tout nouvel aménagement à l'intérieur des limites de la désignation, à l'exception des aménagements mineurs, doit viser à atteindre ces cibles de densité. Des exceptions peuvent être envisagées lorsque l'aménagement proposé fournit une transition entre un centre polyvalent et une collectivité résidentielle contiguë de faible densité.
8. La Ville fixera aussi des cibles résidentielles minimales autres que celles du plan dans les secteurs désignés :
  - a. centre polyvalent, centre-ville et artère principale à l'Annexe B, mais qui ne sont pas mentionnés à la Figure 2.3 et
  - b. rue et artère principale traditionnelle, mais qui ne sont pas mentionnés à la Figure 2.3.
9. Les cibles minimales résidentielles et de densité devant être fixées dans un secteur qui fait partie d'un district de conservation du patrimoine désigné en vertu de la *Loi sur le patrimoine* devront tenir compte des lignes directrices des Plans de district de conservation du patrimoine.



10. Chaque année, la Ville surveillera le mode et la quantité de densification résidentielle et non résidentielle, fera rapport sur ces points et les rapportera aux hypothèses sur lesquelles sont fondées les cibles minimales et à l'échelle de la ville reliées aux secteurs cibles. La contribution de la densification réalisée dans les secteurs cibles aux cibles à l'échelle de la ville sera surveillée annuellement. Des rajustements seront envisagés durant la révision quinquennale du Plan officiel.

**Mise en œuvre des cibles de densification et de densité**

11. En appui aux cibles de densification et de densité fixées pour tous les biens-fonds dans les secteurs cibles désignés :
- le zonage qui s'applique dans les secteurs cibles sera revu, **le cas échéant**, et modifié afin de faciliter l'atteinte des cibles minimales;
  - les plans de conception communautaire et les plans secondaires qui traitent des secteurs cibles seront revus, **le cas échéant**, et modifiés afin de faciliter l'atteinte des cibles minimales;
  - les demandes d'aménagement seront évaluées à l'aide des cibles minimales et par rapport aux autres politiques du présent plan et
  - tout aménagement devra faire preuve d'une norme élevée de conception urbaine.
12. *[ancienne politique 4, non modifiée]* Afin de favoriser les aménagements compacts et polyvalents et l'atteinte des cibles de densité, la Ville :
- mènera des discussions avec tous les intervenants externes et internes (y compris les conseils scolaires et les services **publics**) visant à cerner les questions techniques, réglementaires et de conception qui doivent être abordées afin d'assurer le succès de la stratégie de densification de la Ville;
  - examinera quels incitatifs financiers aideraient à assurer des aménagements résidentiels dans des projets d'utilisations polyvalentes;
  - révisera à des fins stratégiques l'utilisation faite de biens-fonds appartenant à la municipalité, à l'exception des utilisations environnementales et récréatives, ~~dans le but de favoriser les aménagements compacts et polyvalents;~~
  - envisagera par quels moyens réduire l'utilisation de terrains pour le stationnement, par des mesures telles que la baisse des normes en matière de stationnement et la création de parcs de stationnement municipaux en élévation,
  - adoptera des d'exigences maximales** en matière de stationnement sur les lieux et déterminera les conditions sous lesquelles on peut déroger à ces exigences afin de maximiser les possibilités de stationnement sur rue et d'établir les désignations cibles où la priorité sera accordée à la création de parcs de stationnement municipaux en élévation;
  - forgera des partenariats** avec d'autres en vue de la construction d'aménagements commerciaux et résidentiels au-dessus des stations du transport en commun, des parcs de stationnement municipaux en élévation, des bureaux et des installations municipales, **ou dans les emplacements pour lesquels des cibles de densité ont été fixées dans le présent plan;**
  - négociera une augmentation de la densité **ou de la hauteur** de la construction en échange de l'aménagement d'installations et de stations du transport en commun et d'installations culturelles publiques;
  - concentrera l'aménagement et la coordination de milieux conviviaux pour les piétons dans et autour des secteurs prioritaires de conception de la sous-section 2.5.1 du présent plan;
  - imposera des hauteurs minimales de bâtiment dans le Règlement de zonage dans les centres polyvalents, les centres-villes et les rues principales au fur et à mesure que des plans de conception communautaire seront préparés pour ces secteurs;
  - précisera quels secteurs sont prioritaires en matière de fourniture de services de transport en commun;
  - mettra en œuvre une stratégie de gestion de la capacité en vue d'évaluer l'état et la capacité des canalisations d'infrastructure dans les secteurs de densification désignés et établira les priorités en matière d'amélioration de la capacité – les redevances d'aménagement devraient couvrir la partie du coût de l'infrastructure nécessaire pour soutenir la densification;

- l. outre les initiatives en vertu de la politique 13 (ci-dessus), établira, en vue de l'exécution des plans de conception communautaire, les priorités et les sources de financement pour les installations publiques – centres communautaires, parcs et divers programmes municipaux – qui peuvent être requises afin de soutenir la densification.
- m. même si l'atteinte des cibles minimales de densification sur les artères principales représente un potentiel à long terme, considérera les artères principales à l'intérieur de la Ceinture de verdure comme étant prioritaires pour ce qui est de la mise à niveau des services municipaux par rapport à celles à l'extérieur de la Ceinture de verdure, et y exécutera des mesures visant à renforcer la convivialité de l'environnement pour les piétons et de la sphère publique, telles que la plantation d'arbres, l'amélioration des trottoirs et d'autres améliorations du paysage de rue, ainsi que des mesures d'atténuation de la circulation en les transformant de rues larges axées sur l'automobile en avenues urbaines dotées de caractéristiques plus « habitables »;
- n. [ancienne politique 9, non modifiée] À l'égard de toutes les formes d'habitation, la Ville favorisera des normes de rechange en matière d'infrastructure municipale et d'aménagement (par exemple la réduction de la largeur des emprises routières dans les secteurs desservis par le transport en commun) lorsqu'elle examinera des propositions de lotissement. [Modification ministérielle n° 2, 10 novembre 2003]

#### **Densification à l'extérieur des secteurs cibles**

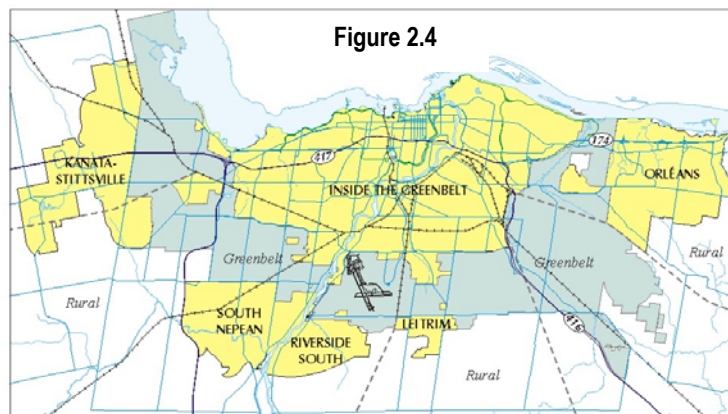
13. [ancienne politique 3, modifiée] La Ville appuie aussi la densification et les aménagements intercalaires à l'échelle du secteur urbain général. La Ville favorisera les occasions de densification et d'aménagement intercalaire, pourvu que toutes les autres politiques du Plan officiel soient respectées, sur des biens-fonds :
  - a. qui ne sont plus viables pour les fins visées – les secteurs industriels qui ont vieilli, les carrières épuisées, les couloirs de transport abandonnés que l'on ne prévoit pas utiliser comme espace vert ou désigner sentier récréatif – à l'exception de ceux dans les secteurs d'emploi ou d'entreprise où une proposition de densification ou d'aménagement intercalaire créerait une utilisation qui ne serait autrement pas permise par le présent plan (les emplacements d'écoles ne figurent, règle générale, pas dans cette catégorie et doivent être traités au cas par cas); [Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]
  - b. où l'utilisation actuelle est conservée, mais où d'autres utilisations, notamment résidentielles, peuvent être ajoutées de manière complémentaire, par exemple sur des emplacements de centres commerciaux sous-exploités;
  - c. actuellement ou anciennement servant de parcs de stationnement ou utilisés à d'autres fins d'entreposage extensif;
  - d. pour lesquels les dossiers indiquent une contamination actuelle du sol à cause d'utilisations industrielles ou commerciales antérieures, mais qui peuvent être nettoyés et ainsi devenir propres à l'aménagement.
14. Les parties intérieures de quartiers résidentiels stables de faible hauteur continueront d'être caractérisées par des bâtiments de faible hauteur (tels que définis dans la politique 8 de la sous-section 4.11). La Ville est en faveur d'une densification dans le secteur urbain général où la densification rehausse les caractéristiques désirables et le renouvellement à long terme et leur est complémentaire.
15. [ancienne politique 6, non modifiée] Les demandes de modification au Règlement de zonage dans les secteurs urbains qui visent à éliminer les appartements à titre d'utilisation permise ou à changer l'utilisation permise pour une zone à aménagement moins dense ne seront pas permises, sauf s'il y a un rezonage équivalent qui assure qu'il n'y a aucune perte nette du potentiel d'aménager des appartements ou que le potentiel d'unités que l'on peut créer par d'autres types d'habitation à unités multiples est maintenu.
16. [ancienne politique 7, non modifiée] Dans les cas où la Ville a approuvé un plan conceptuel qui permet des appartements dans un secteur urbain, mais aucune modification au Règlement de

zonage n'a encore été adoptée afin de mettre le plan conceptuel en œuvre, la Ville s'assurera que la modification au Règlement de zonage en question permet une utilisation d'appartements.

17. [ancienne politique 10, non modifiée] Nonobstant ce qui précède, la politique 15 ne s'applique pas au bien-fonds inscrit au cadastre comme étant une partie du 1001, chemin Klondike. [Modification n° 53, 25 avril 2007]
18. Outre ce qui précède, il faudra tenir compte de la politique 20 (ci-dessous).
19. L'aménagement des nouveaux emplacements doit être d'une densité plus élevée que celle atteinte dans les emplacements nouveaux par le passé. À cet égard, les dispositions de politiques 4a) et b) de la sous-section 3.6.4 s'appliqueront. L'aménagement d'habitations isolées dans les nouveaux emplacements doit correspondre à une cible de densité minimale de 26 unités par hectare net. Globalement, l'aménagement résidentiel sur des nouveaux emplacements doit atteindre la cible de densité minimale de 32 unités par hectare net.
20. Les politiques précisant où un profil élevé peut être envisagés sont celles de la sous-section 4.11 du présent plan.

**Emplois**

21. [ancienne politique 5, modifiée] Dans toutes les collectivités urbaines à l'extérieur du secteur central, il faudra privilégier les occasions permettant d'atteindre un équilibre entre l'habitation et l'emploi. Un rapport d'au moins 1,3 emploi par ménage doit entrer dans le calcul de la quantité de biens-fonds désignés en vue de l'emploi et de l'aménagement résidentiel dans chacune des trois collectivités urbaines situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure, illustrées à la Figure 2.3 4.



TEXTE DE LA FIGURE 2.4 (de gauche à droite)

**Figure 2.4**

Kanata-Stittsville      À l'intérieur de la Ceinture de verdure      Orléans

Rural      Ceinture de verdure

Nepean Sud      Riverside Sud      Leirtrim

22. La Ville encourage la densification de l'emploi dans les secteurs désignés secteur central, centre polyvalent, centre-ville, rue principale traditionnelle, artère principale, secteur d'emploi et secteur d'entreprise à l'Annexe B du présent plan et ce, conformément aux politiques en matière de cibles de la Figure 2.3.
23. Les aménagements importants d'espaces de bureau, dans des bâtiments d'une superficie brute de location de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, seront situés dans des secteurs où il existe un ordre supérieur de service de transport en commun ou qu'un tel service figure dans les plans, particulièrement ceux desservis par des stations du train léger ou du transport en commun rapide par autobus. La Ville permettra de tels aménagements dans les endroits suivants :

- a. le secteur central;
  - b. les centres polyvalents;
  - c. les centres-villes;
  - d. les rues principales traditionnelles et les artères principales où le réseau de transport en commun rapide est accessible, tel qu'indiqué à l'Annexe D du présent plan;
  - e. les secteurs d'emploi ou d'entreprise où le réseau de transport en commun rapide est accessible, tel qu'indiqué à l'Annexe D du présent plan, ou qui sont situés contigus à une autoroute de la série 400.
24. Les aménagements importants d'espaces de bureau joueront un rôle clé dans le soutien du réseau primaire de transport en commun rapide et dans l'augmentation du coefficient de remplissage du transport en commun. À ces fins, en plus d'appuyer une forme bâtie compacte, la Ville peut imposer des limites maximales pour la fourniture de stationnement sur les lieux, exiger que le stationnement soit fourni en élévation ou sous le niveau du sol, et renoncer aux exigences en matière de stationnement lors de son examen des aménagements de ce type
25. La Ville planifiera, protégera et préservera des terrains destinés à des utilisations d'emploi actuelles et futures, et découragera leur aménagement à d'autres fins. Aux fins de l'application de la présente politique, les terrains destinés à l'emploi comprennent les secteurs d'emploi et d'entreprise désignés à l'Annexe B. La politique 25 s'appliquera aux demandes d'enlèvement ou de conversion de biens-fonds destinés à l'emploi à d'autres utilisations par n'importe quel moyen. Les demandes visant à enlever des biens-fonds destinés à l'emploi ou à les convertir en vue d'utilisations non axées sur l'emploi par les moyens précités ne seront considérées que dans le cadre de la révision exhaustive quinquennale du présent plan tel que requis par la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Les demandes reçues entre les révisions exhaustives seront considérées comme étant prématurées à moins que la Ville ne décide de procéder à une révision exhaustive. Dans les deux cas, l'approbation d'une telle proposition dépendra de la démonstration que le bien-fonds n'est plus nécessaire aux fins d'emploi à long terme et que la conversion s'impose
26. La révision quinquennale tiendra compte de questions telles que :
- a. l'orientation donnée et les renseignements inclus dans la Stratégie en matière de biens-fonds destinés à l'emploi approuvée par le Conseil;
  - b. la disponibilité de biens-fonds déjà désignés ou zonés de manière appropriée pour les utilisations non axées sur l'emploi qui sont proposées;
  - c. l'offre actuelle de biens-fonds aménageables situés à l'intérieur des limites du secteur urbain, leur distribution dans la ville et leur potentiel d'être aménagés à des fins résidentielles, d'emploi et autres;
  - d. la distribution des biens-fonds axés sur l'emploi à l'échelle de la ville, y compris le souhait qu'entretient la Ville de créer des collectivités complètes en équilibrant les occasions de logement et d'emploi dans toutes les collectivités urbaines à l'extérieur du noyau central et d'atteindre un rapport de 1,3 emploi par ménage, ce qui doit se refléter dans la quantité de biens-fonds désignés pour des aménagements axés sur l'emploi et sur le logement dans toutes les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la Ceinture de verdure;
  - e. la capacité de fournir suffisamment d'occasions de créer des grappes de secteurs d'emplois similaires;
  - f. l'adéquation de l'approvisionnement de terrains aux dimensions optimales destinés à l'emploi par rapport à l'éventail d'utilisations connexes à l'emploi envisagées par le présent plan;
  - g. la préservation des biens-fonds destinés à l'emploi dans des emplacements stratégiques proches des autoroutes de la série 400, le maintien d'une façade sur une artère principale et l'accessibilité au transport par rail et avion;
  - h. la préservation des biens-fonds destinés à l'emploi proches des chaînes d'approvisionnement, des fournisseurs de services, des marchés, des réservoirs de main-d'oeuvre et des autres liens indispensables;

- i. la préservation d'une diversité de biens-fonds destinés à l'emploi en vue d'une variété d'utilisations axées sur l'emploi (industries lourdes, industries légères, parcs d'affaires, campus de recherche, etc.);
  - j. la demande que créeront les utilisations non axées sur l'emploi proposées en vue d'installations et de services municipaux additionnels en plus de ceux qui sont requis pour des utilisations axées sur l'emploi et le coût de les fournir, y compris toutes les mesures d'atténuation jugées nécessaires pour faire face aux conséquences négatives qu'a la proposition sur les utilisations axées sur l'emploi, telles que celles énumérées à l'alinéa « k »;
  - k. les répercussions néfastes qu'auraient les utilisations non axées sur l'emploi proposées sur la viabilité du reste des biens-fonds destinés à l'emploi en ce qui a trait à :
    - i. l'incompatibilité de l'utilisation du sol,
    - ii. la capacité de fournir des bandes tampons adéquates entre les utilisations axées sur l'emploi et les utilisations non axées sur l'emploi sur l'emplacement et à l'extérieur de l'emplacement,
    - iii. l'abordabilité (p. ex., le coût du terrain, le coût de location) à des fins d'emploi,
    - iv. l'acceptabilité pour le marché et la compétitivité (l'attrait des biens-fonds destinés à l'emploi sur le marché en vue de l'aménagement continu d'utilisations axées sur l'emploi),
    - v. l'enlèvement d'emplacements clés à des utilisations axées sur l'emploi,
    - vi. la réduction ou l'élimination de la visibilité des biens-fonds ou des utilisations axés sur l'emploi,
    - vii. la réduction des dimensions optimales pour l'emploi (soit des parcelles individuelles, soit du secteur général),
    - viii. les entraves à la fonctionnalité (p. ex., les restrictions sur les heures d'exploitation, les délais de livraison, la capacité du réseau des transports dus aux caractéristiques liées aux emplois (p.ex., le bruit, les émissions et l'utilisation de matériel lourd),
    - ix. l'accessibilité aux biens-fonds destinés à l'emploi,
    - x. la capacité de fournir une diversité d'utilisations et de parcelles axées sur l'emploi,
    - xi. le maintien d'un sentiment d'identité des utilisations ou du secteur d'emploi et
    - xii. la contribution possible des biens-fonds destinés à l'emploi sur le Réseau d'espaces verts de la politique 5 de la sous-section 2.4.5.
27. La politique 25 (ci-dessus) ne s'appliquera pas dans le cas d'une demande visant à permettre des utilisations résidentielles dans un secteur d'entreprise, mais les politiques de la sous-section 3.6.5 du présent plan s'appliqueront.
28. *[ancienne politique 5 de la sous-section 3.6.5, modifiée]* Avant d'entreprendre la révision quinquennale du présent plan, la Ville adoptera a adopté une stratégie visant les biens-fonds destinés à l'emploi afin d'évaluer des aspects tels que l'offre à long terme d'emplois et de biens-fonds, les conditions et l'évolution du marché de l'économie et le rôle que joue la Ville ville, les tendances en matière d'emplacement des emplois par type d'activité secteur, le rôle continu de secteurs déterminés principalement comme étant destinés à l'emploi et les autres dans lesquels des emplois s'installent ainsi que les autres considérations entourant la protection des occasions locales d'emploi dans la ville. La Stratégie en matière de biens-fonds destinés à l'emploi sera réexaminée tous les cinq ans dans le cadre de la révision exhaustive quinquennale du présent plan.

## 2.3 – Construction de l'infrastructure

Les enjeux en matière d'utilisation du sol et d'infrastructure sont étroitement interdépendants et ensemble forment l'une des pierres angulaires du programme de gestion de la croissance de la Ville. Un des aspects clés est le lien entre les modes d'utilisation du sol et le réseau de transports. L'infrastructure des transports a un profond effet sur les modes d'utilisation du sol parce qu'elle « rapproche » un nouvel éventail de destinations et encourage les déplacements vers celles-ci. Cela influence les décisions des résidents quant à l'endroit où ils souhaitent habiter et travailler et celles des entreprises quant à l'endroit où elles souhaitent s'implanter dans la ville. Les modes d'utilisation du sol ont un effet sur le rendement du réseau des transports et sur les options réalistes qui s'offrent aux résidents en ce qui concerne leurs déplacements. Par exemple, les secteurs à faible densité et à utilisation unique ne peuvent soutenir un

service de transport en commun fréquent et favorisent l'utilisation d'automobiles personnelles, tandis que les centres polyvalents plus denses offrent une concentration de destinations qui sont plus faciles à desservir par un service de transport en commun de qualité.

De même, la construction d'une infrastructure urbaine – tels les systèmes d'alimentation en eau potable, d'élimination des eaux usées et de drainage – influe sur les modes d'aménagement en rendant possible une utilisation plus intense du territoire. Donc, les politiques régissant la prolongement et l'amélioration de l'infrastructure peuvent constituer des éléments clés de la gestion de la croissance urbaine.

Si la ville doit croître de la façon efficace et concrétiser la vision qui sont énoncées dans le présent plan, il est essentiel que les politiques en matière d'utilisation du sol et d'infrastructure tendent vers le même but. La présente partie du Plan officiel présente les politiques de la Ville régissant la planification et la création de l'infrastructure urbaine, et ces politiques sont reflétées davantage dans les sections subséquentes du plan qui portent sur les désignations et l'examen des propositions d'aménagement. Le Plan directeur des transports et le Plan directeur de l'infrastructure précisent davantage les priorités, les programmes et les investissements d'infrastructure. Voilà pourquoi le présent plan doit être consulté ensemble avec ces plans connexes, et que toute décision de révision du Plan officiel entraînera un réexamen des plans connexes, et vice versa.

### **2.3.1 – Transports**

Un réseau des transports doit mettre l'accent tant sur la mobilité que sur l'accessibilité. Lorsqu'on met l'accent sur la mobilité, on envisage les installations (routes, itinéraires d'autobus, etc.) qui permettent aux personnes de se rendre d'une partie de la ville à leur destination dans un autre secteur de la ville, peu importe la distance. Par contraste, lorsqu'on met l'accent sur l'accessibilité, on envisage l'aménagement du territoire de la ville de manière à rapprocher les gens de leur destination et à leur permettre de se rendre plus facilement au travail, aux services, aux établissements d'enseignement et aux installations de loisirs. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

Accroître l'accessibilité signifie également augmenter la gamme des options offertes aux personnes qui ont besoin de se déplacer dans la ville. Certains résidents d'Ottawa ont déjà accès à un service de transport en commun de qualité et à des aménagements favorisant la marche et le cyclisme, mais ces choix de transport doivent être étendus à d'autres secteurs de la ville.

Le Plan officiel encourage les modes d'utilisation du sol qui réduisent la nécessité de se déplacer sur de grandes distances dans la ville et qui favorisent les solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile. Un aménagement plus compact et polyvalent dans tous les secteurs en développement dans la ville et une série plus robuste de centres urbains qui sont des balises pour le réseau de transport en commun sont essentiels en vue d'atteindre les objectifs du Plan officiel en matière de transport. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

Cette orientation stratégique est compatible avec le désir de la Ville de protéger et d'améliorer l'environnement naturel, puisqu'elle réduira la quantité de terrain utilisée pour la construction de nouvelles installations de transport et réduira la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre causées par l'utilisation d'automobiles personnelles. Elle réduira aussi au minimum l'interruption causée par la construction de routes dans les collectivités établies et aidera à réduire la circulation dans nos quartiers.

Un réseau des transports capable d'assumer les déplacements de personnes durant les heures de pointe le matin et l'après-midi constitue le principal défi durant la période de planification. Or, indépendamment des mesures prises par la Ville, on s'attend à ce que certains importants changements surviennent qui auront des répercussions sur les déplacements, notamment l'utilisation croissante des technologies de

communication, qui remplacera la nécessité de se déplacer, et la prolongation de la période de pointe au fur et à mesure que la ville s'agrandit.

L'un des grands objectifs du Plan officiel consiste à accroître de façon significative l'utilisation du réseau de transport en commun et à réduire la dépendance à l'automobile pendant les heures de pointe. Une augmentation du taux d'utilisation du réseau de transport en commun, qui est de 47 p. 100 23 % en 2005 du nombre total de déplacements de passagers en véhicules motorisés (transport en commun ou automobile), à environ 30 % d'ici 2024 2031 s'impose pour pouvoir répondre aux besoins de déplacement grandissants. **Doublet Augmenter** la proportion de personnes qui empruntent le transport en commun constitue un objectif très ambitieux, car cet objectif dépasse de loin les niveaux d'utilisation actuels dans les plus grands centres urbains du Canada et des États-Unis. En réalité, cette proportion est comparable aux niveaux qu'ont atteints de nombreuses villes européennes. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

En plus de l'attention portée à l'augmentation de l'utilisation du transport en commun, il sera nécessaire aussi d'apporter des améliorations de façon continue à l'infrastructure routière. Une répartition modale de 30 % en faveur du transport en commun exigera néanmoins la construction des nouvelles routes et des élargissements de routes déterminés dans le Plan directeur des transports (mise à jour de 2008) pour être en mesure d'absorber les volumes de circulation projetés en 2031. L'objectif d'utilisation du réseau de transport en commun ayant été fixé à 30 p. 100, il se pourrait que les nouvelles routes et les élargissements de routes mentionnés dans le Plan officiel de l'ancienne Région d'Ottawa-Carleton (1997) seront nécessaires pour tenir compte du débit routier prévu en 2024.

Le réseau de transport rapide sera aussi élargi de façon à desservir directement une plus grande partie du secteur urbain. Il sera également nécessaire de mettre en œuvre des mesures complémentaires pour rendre le réseau de transport en commun plus attrayant comparé à l'automobile, notamment par le contrôle de l'offre de places de stationnement et des tarifs de stationnement.

Le Conseil municipal a adopté un Plan directeur des transports pour mettre en œuvre les politiques du Plan officiel et déterminer les politiques, les installations et les services de transport que la Ville d'Ottawa a l'intention de mettre en place au cours des deux prochaines décennies pour répondre aux besoins de déplacements des résidents et des entreprises d'Ottawa et pour appuyer les modes d'aménagement préconisés par le Plan officiel. Les politiques du Plan directeur des transports guident au jour le jour l'exploitation des programmes de transport de la Ville et constituent la base sur laquelle sont établis les budgets d'immobilisations et d'exploitation annuels et quinquennaux. Bien que le Plan directeur des transports ne fournisse pas de détails quant à la conception ou à l'exploitation du système des transports, il soulève le besoin de lignes directrices distinctes détaillées à l'appui des objectifs stratégiques. Il aborde plusieurs thèmes récurrents qui s'inscrivent dans la vision exprimée dans le Plan de gestion de la croissance d'Ottawa 20/20, notamment la minimisation des coûts, des déplacements inutiles et de la dépendance de l'automobile, le maintien de la qualité de vie dans les quartiers, la protection de la santé publique et de l'environnement et l'utilisation efficace de l'infrastructure et des services actuels. [Modification n° 14, 8 septembre 2004] [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

Ainsi que le prévoit le Plan directeur des transports, la Ville s'efforcera d'augmenter d'ici 2024 2031 les taux d'utilisation des modes de transports que sont la marche, le cyclisme et le transport en commun pendant les heures de pointe **matinales** comme suit :

- part modale des déplacements à pied : de 9,6 % en 2004 2005 à 10 % en 2024 2031;
- part modale des déplacements à bicyclette : de 1,7 % en 2004 2005 à 3 % en 2024 2031;
- part modale du transport en commun : de 47 23 % de tous les déplacements en véhicule motorisé en 2004 2005 à 30 % en 2024 2031.

Figure 2.5 – Projection de la répartition modale du transport en commun — cordons de comptage

*(Proportion des déplacements par mode motorisé; heure de pointe de l'après-midi, direction de pointe)*

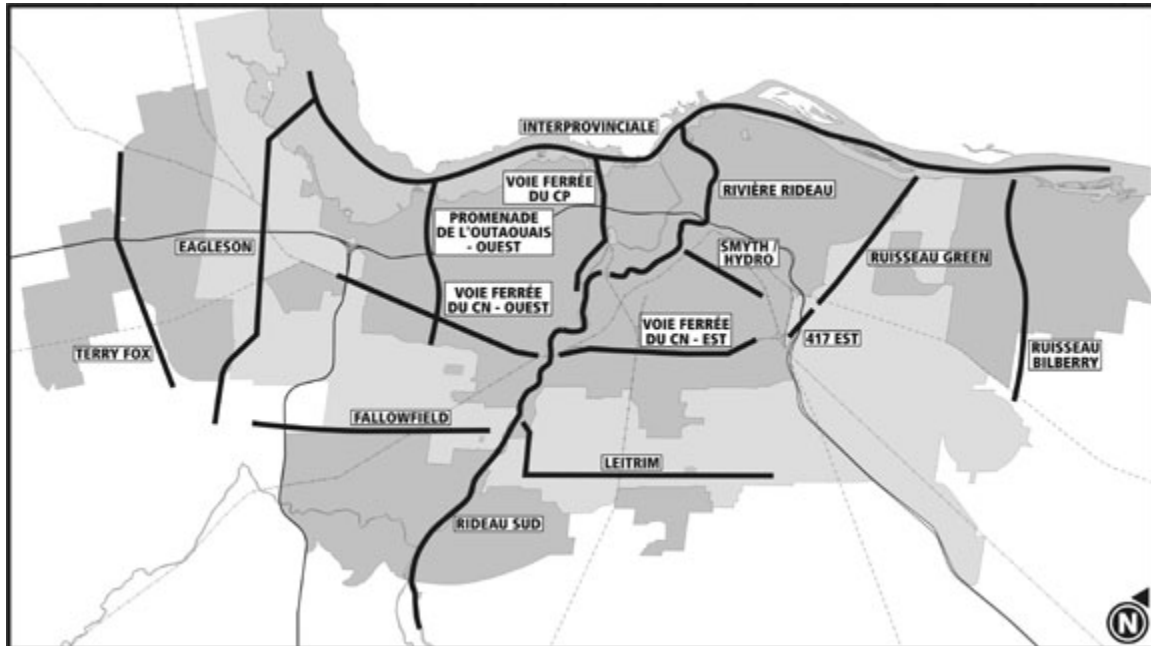
Cordon de comptage*	Répartition modale (part du transport en commun)	
	2005 2002	2031 2024
Rivière Rideau	41 %	52 %
Voie ferrée du CP	37 %	51 %
<b>Total : Cordon du secteur intérieur</b>	<b>39 %</b>	<b>51 %</b>
Ruisseau Green	35 %	43 %
417 Est (2000)	0 %	0 %
Leitrim	5 %	25 %
Fallowfield	17 %	29 %
Eagleson	24 %	34 %
<b>Total : Cordon de la Ceinture de verdure</b>	<b>23 %</b>	<b>32 %</b>
Interprovincial**	26 %	43 %
Voie ferrée du CN – ouest	21 %	33 %
Voie ferrée du CN – est	27 %	37 %
Promenade de l'Outaouais – ouest (1996)	22 %	34 %
Terry-Fox (1996)	7 %	21 %
Rideau Sud	11 %	23 %
Ruisseau Bilberry (1996)	35 %	40 %
Smyth/Hydro (2001)	54 %	55 %

\* Sauf indication contraire, les données de 2005 correspondent aux comptages réels effectués la même année reposent sur des modèles de simulation.

\*\* Les projections au cordon de comptage interprovincial représentent des estimations provisoires qui devront être précisées au cours de travaux futurs avec la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]



Figure 2.5 – Projection de la répartition modale du transport en commun – cordons de comptage (suite)



### Politiques

#### Plan directeur des transports

1. La Ville dressera un plan directeur des transports qui établira les programmes de gestion de la demande de transport, les programmes de gestion du réseau des transports et les mesures prioritaires relatives au réseau de transport en commun, tels que décrits dans les politiques ci-dessous. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]

#### Gestion de la demande de transport

2. La Ville mettra en œuvre un programme complet de gestion de la demande de transport (GDT) dans le cadre de ses efforts pour réduire la dépendance à l'automobile. Les mesures de GDT peuvent réduire le besoin d'infrastructures des transports, la congestion et la pollution en réduisant au minimum le besoin de déplacements personnels et en encourageant les gens à changer leur mode de déplacement, l'heure à laquelle ils voyagent ou leur destination. Dans le cadre du programme de GDT de la Ville, celle-ci fera ses propres démarches et forgera des partenariats avec le secteur privé, d'autres gouvernements et des organisations non gouvernementales, y compris avec des établissements d'enseignement et des groupes communautaires. Ce programme servira à rendre plus attrayantes les solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile, créera une attitude positive parmi les membres du public à l'égard de ces solutions et fournira de l'information et des incitations qui encourageront les particuliers à se servir moins de l'automobile. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
3. En guise de démonstration de son engagement à faire preuve de leadership dans ce domaine, la Ville donnera l'exemple en adoptant des mesures qui offriront à ses employés de meilleures options pour les déplacements entre le travail et leur domicile et les déplacements en service commandé.
4. Afin de minimiser les répercussions de la vitesse excessive et du volume de la circulation dans les quartiers résidentiels, la Ville mènera des études et mettra en place des mesures et des

programmes, dans le cadre de son programme de gestion de la circulation locale (GCL) de GDT, afin de faire respecter les limites de vitesse et de décourager les excès de vitesse, la traversée de quartiers résidentiels et la conduite dangereuse ainsi que de favoriser la marche, la bicyclette et le transport en commun pour les déplacements dans les quartiers ou entre ceux-ci.

### **Gestion du réseau de transport**

5. La Ville mettra en œuvre un programme complet de gestion du réseau de transport (GRT). Il s'agit de stratégies qui peuvent être appliquées pour assurer une utilisation plus efficace des installations existantes par une gestion et une exploitation améliorées de l'infrastructure des transports. Le programme de GRT vise à optimiser l'infrastructure actuelle, par exemple, en ajustant les dispositifs de contrôle de la circulation pour maximiser le débit des automobiles ou accorder la priorité aux véhicules du transport en commun. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

### **Marche**

6. Lorsqu'elle entreprendra des études complètes de la planification de l'utilisation du sol, et plus particulièrement des plans de conception communautaire (voir la sous-section 2.5.7), la Ville mettra l'accent sur la création d'environnements accueillants pour les piétons.
7. La Ville exigera que tout nouvel aménagement ou réaménagement prévoie, dans la mesure du possible, des aménagements piétonniers, conformément aux politiques de la sous-section 4.3 du présent plan, y compris, par exemple, un accès piétonnier direct, convivial et sécuritaire du trottoir public à une entrée de bâtiment.
8. Dans la construction ou la rénovation d'installations des transports (routes, ponts et stations du transport en commun, etc.) et d'immeubles publics comme les centres communautaires et les bibliothèques, la Ville veillera à la fourniture d'installations qui répondent aux besoins des piétons, dans la mesure du possible.
9. La Ville fera de la sécurité des piétons un critère primordial de la sélection et de la configuration des dispositifs de contrôle de la circulation. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
10. La Ville cherchera à encourager les gens à marcher, en lançant des initiatives de promotion et d'éducation qui porteront sur des questions comme la sécurité personnelle, le comportement sécuritaire des automobilistes, des cyclistes et des piétons, les avantages de la marche pour la santé et l'environnement ainsi que les coûts des divers modes de transport, publics et privés.
11. D'ici 2004, la Ville dressera un plan de la circulation piétonnière qui établira des lignes directrices et des normes relatives aux installations et à la circulation piétonnières, repérera les interruptions dans le réseau piétonnier et élaborera une stratégie de mise en œuvre du réseau piétonnier. Le plan de la circulation piétonnière guidera la Ville dans l'élaboration et la mise en œuvre de nouveaux programmes et de nouvelles installations visant à encourager les gens à marcher et à réduire leur dépendance de l'automobile.

### **Cyclisme**

12. Au moment d'entreprendre ou d'examiner des études complètes de planification de l'utilisation du sol, tels que les plans de conception communautaire (voir la sous-section 2.5.7), la Ville exigera que l'on mette l'accent sur la création d'environnements encourageant fortement le cyclisme.
13. La Ville exigera que tout nouvel aménagement ou réaménagement prévoie, dans la mesure du possible, des installations pour le cyclisme, conformément aux politiques à la sous-section 4.3 du présent plan. Il s'agira par exemple de prévoir des places de stationnement pour bicyclettes dans des endroits très visibles et bien éclairés et, si possible, à l'abri des intempéries.
14. Au moment de la construction ou de la rénovation d'installations de transport (routes, ponts, stations du transport en commun, etc.) et d'immeubles publics (centres communautaires, bibliothèques, etc.), la Ville veillera à la construction d'aménagements en réponse aux besoins et aux exigences des cyclistes en matière de sécurité.
15. La Ville protégera les couloirs destinés aux cyclistes et développera le réseau des grandes pistes cyclables urbaines de l'Annexe C. Ce dernier inclut les pistes définies dans le plan sur le cyclisme de

la Ville d'Ottawa les plans approuvés des anciennes administrations régionales et locales qui forment aujourd'hui la Ville d'Ottawa ainsi que certaines routes indiquées dans l'étude de la Commission de la capitale nationale intitulée Réseau de sentiers de la région de la capitale du Canada Réseau de sentiers récréatifs intégrés pour la Région de la capitale nationale publiée par la Commission de la capitale nationale. Comme l'indique l'Annexe C, la Ville assumera, dans la mesure du possible, les besoins des cyclistes qui font la navette domicile-travail sur le réseau routier. Néanmoins, le réseau des principaux sentiers polyvalents récréatifs, illustré aux Annexes I et J, peut également être utilisé par les navetteurs-cyclistes.

16. [ancienne politique 17, non modifiée] Dans la mise en œuvre des politiques 14 et 15, la Ville repérera les liens manquants dans le réseau des pistes cyclables et créera un programme pour corriger ces discontinuités. Le Plan directeur des espaces verts traitera des liens manquants dans le réseau de sentiers récréatifs (sous-section 4.6.5).
17. La Ville mettra en œuvre le Plan sur le cyclisme d'Ottawa qui esquisse les exigences et les programmes d'infrastructure nécessaires afin d'encourager les gens à se servir de la bicyclette, notamment l'expansion du réseau cyclable dans les secteurs urbain et rural et la poursuite des programmes d'éducation à l'utilisation de la bicyclette dressera, d'ici la fin de 2004, un plan de cyclisme qui inclura des politiques de cyclisme harmonisées, ainsi que des lignes directrices connexes et mettra à jour le réseau de cyclisme intégré. Ce plan de cyclisme guidera la Ville dans l'élaboration et la mise en œuvre de nouveaux programmes et de nouvelles installations pour encourager les gens à faire du cyclisme. L'annexe C sera modifiée de sorte à tenir compte du réseau de cyclisme intégré prévu dans le plan de cyclisme.
18. La Ville cherchera à encourager les gens à utiliser leur vélo, en lançant des initiatives de promotion et d'éducation qui porteront notamment sur des questions comme le comportement sécuritaire des automobilistes et des cyclistes, la sécurité en vélo, la connaissance des voies désignées pour les cyclistes et les avantages du cyclisme pour la santé et l'environnement ainsi que les coûts des divers modes de transport, publics et privés.

### **Transport en commun**

19. La Ville protégera les couloirs du transport en commun et créera le réseau de transport en commun rapide et le réseau de transport en commun prioritaire illustrés à l'Annexe D. Par réseau de transport en commun rapide, on entend un service de transport en commun commode, rapide et fréquent qui permet de transporter de nombreux passagers. Le réseau de transport en commun rapide emprunte sa propre emprise distincte ou des couloirs partagés et n'est pas retardé par la circulation générale. Le réseau de transport en commun rapide se compose d'emprises, actuelles ou prévues, et de couloirs interreliés dans lesquels évoluent les moyens de transport en commun rapide tels que le Transitway, l'O-Train, le tramway, etc. Un réseau de transport en commun prioritaire est un réseau composé principalement d'artères sur lesquelles des mesures de priorité amélioreront la qualité du service du point de vue de la vitesse et de la fiabilité. Des tronçons précis du réseau de transport en commun prioritaire peuvent constituer une étape provisoire dans l'aménagement à long terme du réseau de transport en commun rapide.
20. La Ville introduira un service de transport en commun rapide et de qualité à un stade précoce de l'aménagement de nouvelles collectivités urbaines. Lorsque ces collectivités auront pris forme, elles seront ultimement desservies par le prolongement complet des installations de transport en commun.
21. La Ville peut acquérir des terrains servant d'emprises pour le réseau de transport en commun à titre de condition de l'approbation d'un plan lotissement, d'une disjonction, d'un plan d'implantation, d'un plan de copropriété ou d'une dérogation mineure.
22. La Ville améliorera la vitesse et la fiabilité du service de transport en commun par la prise de mesures accordant la priorité au service en vue de réduire les délais causés par la circulation ou les dispositifs de contrôle de la circulation. Des mesures accordant la priorité au transport en commun seront prises dans les couloirs prioritaires du réseau figurant à l'Annexe D et à d'autres endroits où c'est approprié.

23. Pour tout nouvel aménagement, la Ville exigera que la configuration du réseau routier soit conçue de sorte à faciliter l'itinéraire du transport en commun et que les distances à parcourir à pied jusqu'au réseau de transport en commun soient raisonnables, comme le prévoit la sous-section 4.3.
24. En plus de respecter les exigences en matière d'utilisation du sol qu'impose une désignation particulière, un aménagement à moins de 600 mètres d'une station du transport en commun devra respecter les dispositions de la sous-section 4.3.
25. En plus de voir à un excellent accès à pied et à bicyclette aux stations du transport en commun, la Ville verra à aménager, dans la mesure du possible, des sentiers polyvalents distincts dans les couloirs de transport en commun rapide ou contigus à ceux-ci.
26. La Ville conclura des partenariats avec le secteur privé en vue de l'aménagement des biens-fonds contigus aux stations du transport en commun et aux parc-o-bus et au-dessus de ces derniers.
27. La Ville veillera à la construction de parcs-o-bus pour améliorer l'accès au service de transport en commun rapide à des stations précises et à d'autres endroits appropriés. Dans cette optique, il se pourrait que la Ville exige que les promoteurs d'importants projets d'aménagement à des stations existantes ou planifiées du réseau de transport en commun rapide fournissent suffisamment d'espace pour la construction de parcs-o-bus et qu'elle conclue des ententes avec eux aux fins d'achat, de location, d'exploitation ou d'utilisation partagée des terrains.
28. La Ville collaborera avec la Ville de Gatineau et le gouvernement fédéral en vue de l'amélioration du service de transport en commun entre les deux villes et cherchera des solutions de rechange à l'utilisation de l'avenue King Edward et de la rue Rideau comme aires d'attente pour autobus **ou des solutions en vue de réduire cette utilisation**. En attendant que soit réalisée l'étude d'évaluation environnementale sur le transport en commun rapide interprovincial, la Ville veillera à préserver la possibilité de consacrer exclusivement au transport en commun rapide les ponts de l'île Lemieux, du Portage et des Chaudières, ainsi que tout autre endroit jugé pertinent dans l'évaluation environnementale. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005] [Décision de la CAMO n° 2787, 24 octobre 2005]
29. En partenariat avec les parties intéressées, la Ville peut, au moment de l'aménagement initial ou par la suite, construire des passerelles piétonnières afin d'améliorer l'accès des piétons aux installations de transport en commun rapide, comme cela a été fait entre le Transitway et le complexe de bureaux du chemin Blair, au sud de l'autoroute 174 et ~~celle proposée~~ comme le pont Corkstown au-dessus du canal Rideau, pour relier le centre-ville et le Transitway. On pourrait envisager à l'avenir d'autres passerelles au stade de baseball sur le chemin Coventry et au campus Woodroffe du collège Algonquin.

### **Routes et protection des emprises**

30. La Ville créera le réseau routier illustré aux Annexes E à H afin d'assurer les déplacements pratiques et sûrs des personnes et des biens.
31. La Ville protégera les emprises du réseau routier illustrées aux Annexes E à H et énumérées en détail à l'Appendice 1. Cet appendice fait aussi état de la classification du réseau routier et d'autres politiques de protection de l'emprise routière.
32. Une modification au Plan officiel est nécessaire pour l'ajout ou l'élimination dans les annexes d'une artère ou d'une autoroute de ville, ou pour le passage de statut d'un concept d'artère (tracé non défini) à celui d'artère proposée (tracé défini). Il ne sera pas nécessaire d'adopter une modification au Plan officiel pour l'ajout ou la suppression d'une route collectrice principale ou d'une route collectrice, ces routes étant généralement cédées à la Ville dans le cadre du processus d'approbation d'un plan de lotissement. Une modification est requise pour tout autre changement aux annexes.
33. La Ville peut faire l'acquisition de terrains en vue de la création ou de l'élargissement d'une emprise à titre de condition de l'approbation d'un plan lotissement, d'une disjonction, d'un plan d'implantation, d'un plan de copropriété ou d'une dérogation mineure. Tel que décrit à l'Annexe 1, cela peut viser les routes de largeur inégale, les triangles de visibilité insuffisants aux intersections ou aux passages à niveau et l'utilisation d'emprises dans le secteur central.

34. Lorsque la Ville autorise des utilisations provisoires dans ses emprises, elle s'assure que ces utilisations sont conformes aux objectifs du présent plan.
35. L'utilisation prioritaire de voies d'une route ou de nouvelles voies prévues peut être réservée exclusivement à certaines catégories d'utilisateurs du réseau routier si cela contribue à la mise en œuvre des objectifs de transport et d'utilisation du sol du présent Plan. Cela peut prendre la forme de voies réservées aux véhicules de transport en commun à des endroits précis, afin d'appuyer le transport en commun rapide et le réseau de transport en commun prioritaire. La Ville peut accorder la priorité sur les voies de certaines routes à des véhicules transportant de nombreux passagers. Elle peut créer également des voies prioritaires additionnelles pour les camions (p. ex., de la rue Waller à la rue Nicholas).
36. La Ville veillera à ce que les couloirs routiers servent d'espaces publics à Ottawa, tout en fournissant l'infrastructure publique requise, par la mise en œuvre des lignes directrices approuvées en matière de conception des couloirs routiers ou des rues, y compris celles relatives à la classification des routes, aux districts patrimoniaux, aux secteurs touristiques et aux zones d'amélioration commerciale. La Ville veillera à ce que les couloirs routiers soient des espaces publics à Ottawa en appliquant les lignes directrices en matière de couloirs d'artères aux voies principales dans les secteurs urbains et les rues principales dans les villages. L'application de ces lignes directrices se traduira par la plantation d'arbres le long des rues, ce qui aidera à améliorer la qualité de l'environnement naturel. La Ville formulera et instaurera des lignes directrices semblables pour toutes les autres voies principales et routes collectrices, y compris, mais non exclusivement, les routes dans les districts à valeur patrimoniale, les secteurs touristiques et les zones d'amélioration commerciale. Il est entendu que le réseau de promenades dans la municipalité, créé en large mesure par la Commission de la capitale nationale, contribue énormément au paysage ouvert et dégagé qui est propre à Ottawa.
37. Reconnaissant l'importance de préserver et d'améliorer l'attrait visuel et esthétique des principales routes pittoresques et d'entrée à Ottawa, la Ville devra adopter des contrôles additionnels pour l'aménagement des biens-fonds situés le long de ces routes, illustrées aux Annexes I et J, et décrites à la sous-section 4.6.4.
38. Étant donné le rôle important que joue la route 174 en tant qu'artère rurale, la Ville ne permettra pas, règle générale, la construction de nouvelles voies d'accès le long de cette route, en particulier s'il est possible d'envisager des points d'accès partagés ou conjoints ou si des accès de rechange existent.
39. [ancienne politique 41, non modifiée] La Ville, de concert avec les gouvernements fédéral et provincial, avec le gouvernement du Québec et la Ville de Gatineau, déterminera l'emplacement du ou des futurs ponts sur la rivière des Outaouais. En attendant une entente à ce sujet, la Ville continuera d'interdire les aménagements qui pourraient entraver l'utilisation des approches et des emplacements possibles pour la traversée de la rivière, notamment par l'île Kettle ou dans le secteur allant d'Orléans jusqu'à Angers.
40. Les routes et autoroutes provinciales sont des composantes essentielles du réseau de transport d'Ottawa. Lorsque des changements y seront proposés, la Ville appuiera vraisemblablement les mesures permettant d'accroître la sécurité et de réduire les émissions polluantes, mais ne souscrira probablement pas à celles qui auront d'importantes répercussions sur les quartiers avoisinants ou qui feront augmenter les embouteillages sur des rues parallèles ou perpendiculaires. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

#### **Protection d'autres emprises**

41. La Ville fera l'acquisition d'emprises ferroviaires excédentaires ainsi que de couloirs de services publics précis (p. ex., lignes de transport d'électricité) et envisagera l'achat d'embranchements et autres biens-fonds connexes aux couloirs ferroviaires, au fur et à mesure qu'ils deviennent disponibles, en vue de la création future de couloirs de transport et de services publics. Au moment de l'acquisition de ces emprises, des activités récréatives et agricoles peuvent être autorisées à titre provisoire. L'utilisation future comme couloir de transport ou de services publics l'emportera sur toute utilisation provisoire. Dans la mesure du possible, on prévoira la continuation des utilisations récréatives.

42. La Ville ne fermera pas et ne vendra pas les emprises routières, **les allées ou les routes** non ouvertes dont on peut raisonnablement prévoir l'utilisation, à court ou à long terme, comme route, couloir de transport en commun ou de services publics ou lien du réseau piétonnier ou des pistes cyclables, ou conformément à la sous-section 2.4.5 comme accès public aux rives d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau. [Modification n° 14, 8 septembre 2004].
43. **En appliquant les exigences en matière d'affectation de terrains à la création de routes, la Ville peut aussi y inclure des terrains affectés à des sentiers piétonniers, des pistes cyclables et des emprises du transport en commun.**

### **Stationnement**

44. Les objectifs stratégiques fixés par la Ville en matière de stationnement sont les suivants :
  - a. offrir un stationnement de courte durée qui répond aux intérêts vitaux des entreprises, des institutions et des destinations touristiques locales;
  - b. limiter l'offre de stationnement de longue durée de manière à réaliser un juste équilibre entre les besoins des automobilistes et les objectifs de la Ville en matière d'achalandage du réseau de transport en commun, tout en évitant le plus possible les débordements du stationnement dans les secteurs résidentiels;
  - c. réduire au minimum la superficie consacrée au stationnement, par des accords de partage de stationnement et par l'aménagement de parcs de stationnement en élévation. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
  - d. **fixer des exigences minimales et maximales de stationnement pour les aménagements à moins de 600 mètres d'une station du transport en commun rapide, non seulement dans les centres polyvalents et le secteur central, mais partout où des telles installations sont présentes ou seront construites à l'avenir.**
45. La Ville élaborera, d'ici **le début la fin de 2009 2006**, une Stratégie de gestion du stationnement qui :
  - a. appuiera les objectifs stratégiques de la Ville énoncés ci-dessus en matière de stationnement; [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
  - b. créera, là où le besoin se fait sentir, des parcs de stationnement centralisés situés à une distance de marche raisonnable de multiples destinations;
  - c. tiendra compte des changements possibles à l'offre actuelle par le réaménagement des parcs de stationnement existants;
  - d. examinera les nouvelles technologies en matière de paiement, d'application des règlements de stationnement et de diffusion d'information aux utilisateurs;
  - e. créera une offre adéquate de places de stationnement pour les vélos;
  - f. répondra aux besoins de l'industrie touristique;
  - g. de concert avec les associations communautaires, les entreprises locales et d'autres parties intéressées, examinera les politiques actuelles en matière de stationnement résidentiel sur rue et envisagera des options permettant de concilier les besoins de la communauté, des entreprises et des autres parties; [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
  - ~~h. cherchera des moyens de resserrer les exigences du Règlement de zonage relatives au stationnement de longue durée lorsque les critères concernant la marche, le cyclisme et le transport en commun sont respectés. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]~~
46. S'il y a lieu, la Ville mettra à jour sa politique de règlement financier des exigences de stationnement, afin d'en assurer une mise en œuvre juste et équitable sur l'ensemble de son territoire. Cette politique permet de conclure une entente avec un requérant en vue de réduire la portée de l'exigence visant la création de places de stationnement établie par le Règlement de zonage ou d'éliminer complètement cette exigence. En contrepartie, le requérant s'engage à verser un montant compensatoire à la Ville.
47. La Ville mettra en place d'autres politiques sur les parcs de stationnement, telles que décrites à la sous-section 4.3, comme condition d'approbation d'une demande d'aménagement.

### **Mouvements de marchandises**

48. La Ville réduira au minimum l'impact de la circulation de camions dans les quartiers résidentiels, causé par le passage de ces véhicules et le bruit, la vibration et les émissions qu'ils produisent en créant un réseau complet d'itinéraires pour camions basés sur le réseau des artères.
49. La Ville explorera des solutions de rechange pour permettre le mouvement interprovincial des camions afin de réduire au minimum les répercussions de ces véhicules dans le secteur central et plus particulièrement le long et dans les environs de l'avenue King Edward. Dès que sera créé le nouveau couloir interprovincial pour les camions, la Ville retirera la rue Rideau et l'avenue King Edward de son réseau désigné d'itinéraires pour camions. Voir également à ce sujet la politique 8 de la sous-section 3.6.6 relative au secteur central. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

#### **Gares terminales**

50. La Ville assurera un accès facile par route et par le réseau de transport en commun à toutes les gares interurbaines pour voyageurs (aérogare, gare ferroviaire et gare d'autobus).
51. La Ville favorisera la construction de gares pour voyageurs multimodales interurbaines, à l'instar des installations existantes de Fallowfield partagées par une gare de VIA Rail et une station du réseau de transport en commun.
52. Dans les secteurs industriels et commerciaux qui ont accès au réseau ferroviaire, la Ville encouragera la construction de gares intermodales telles des installations de transfert route-rail qui réduisent la quantité de fret transporté par voie routière.

### **2.3.2 – Services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées**

Les services de traitement et de distribution de l'eau et de collecte et d'élimination sanitaires des eaux usées sont primordiaux pour la santé de la collectivité et de l'environnement. ~~En 2002, la Ville était le propriétaire et l'exploitant~~ La Ville est la propriétaire et l'exploitante de deux importantes usines de traitement des eaux et d'une grande usine de traitement des eaux usées, ainsi que de l'infrastructure connexe (canalisations, pompes et installations de stockage). Ces installations forment les systèmes centraux de la ville, qui desservent des secteurs à l'intérieur des limites urbaines désignées. À d'autres endroits dans la ville, des services publics d'approvisionnement en eau et/ou de traitement des eaux usées sont également fournis dans des installations municipales de plus petite échelle, notamment dans les villages de Munster, Carp, Richmond, Manotick, Marionville, Carlsbad Springs, Notre-Dame-des-Champs et Vars, à des endroits particuliers dans la Ceinture de verdure et à un nombre limité d'endroits où de tels services ont été fournis en raison de circonstances uniques, par exemple, en réponse à une préoccupation particulière en matière de santé. Ensemble, ces endroits forment le secteur de services publics.

Le Plan directeur de l'infrastructure régit la gestion et l'étendue du réseau de services publics :

- traitement des eaux et approvisionnement en eau;
- collecte et traitement des eaux usées;
- collecte et élimination ~~traitement~~ des eaux de ruissellement.

Le Plan directeur de l'infrastructure renferme un énoncé détaillé des politiques de la Ville. Il fournit également une orientation pour les nouvelles initiatives en vue de réduire les dépenses en immobilisations et d'exploitation, d'assurer la fiabilité du service et le degré de service voulu et d'atténuer les répercussions sur l'environnement.

Outre le Plan directeur de l'infrastructure, la planification de l'infrastructure vise également les documents et les initiatives d'appui tels que :

- les examens opérationnels qui fournissent la rétroaction requise afin de s'assurer que les politiques de la Ville sont appliquées et que le réseau des services publics est géré d'une manière rentable et respectueuse de l'environnement;

- les plans des installations importantes, et plus particulièrement des deux usines de traitement des eaux, de l'usine de traitement des eaux usées et des installations de gestion des eaux de ruissellement de la Ville;
- les stratégies maîtresses en matière de services, portant sur la prestation de services de traitement de l'eau et des eaux usées et de gestion des eaux de ruissellement dans l'ensemble du secteur de services publics;
- les plans de l'infrastructure dans les différents secteurs (central, ouest, sud, est), qui définissent les besoins particuliers en infrastructure issus de la croissance projetée, les exigences en matière de gestion du système et les nouvelles initiatives; ces plans précisent les dépenses en immobilisations et d'exploitation totales des besoins en infrastructure;
- les lignes directrices relatives à la conception qui décrivent les mécanismes précis qui serviront à appliquer les politiques de la Ville dans le cadre de la construction d'une nouvelle infrastructure ou de la réhabilitation de l'infrastructure actuelle.

Le Plan directeur de l'infrastructure décrit également le rôle de la Ville dans la gestion des services privés.

Les systèmes qui appartiennent au secteur public et sont exploités par ce dernier et qui desservent un vaste territoire ayant fait l'objet d'un aménagement compact fournissent la meilleure valeur en termes de la capacité de la Ville de protéger la santé et la sécurité du public, de réduire les incidences négatives sur l'environnement naturel et d'appuyer le genre de croissance et d'aménagement envisagé dans le Plan officiel. La valeur et l'efficacité baissent à mesure que l'échelle du système d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées est réduite, que le nombre de systèmes augmente et que le système devient plus dispersé.

Cependant des petits systèmes d'approvisionnement en eau ou de traitement des eaux usées autonomes ou des prolongements linéaires d'un réseau central visant à desservir de petits secteurs peuvent constituer la meilleure solution aux problèmes de santé publics ou environnementaux, mais ils risquent de ne pas être à la hauteur des normes de qualité auxquelles on s'attend généralement dans un secteur de services publics. Dans le secteur rural, la Ville n'appuie pas les propositions de lotissement individuelles pour lesquelles on prévoit la construction d'un système d'approvisionnement en eau ou de traitement des eaux desservant uniquement le lotissement visé.

### **Secteurs de services publics**

Les secteurs de services publics et les conditions selon lesquelles les services sont fournis sont généralement définis dans le Plan directeur de l'infrastructure. Toutefois, dans certains cas, les détails ayant trait aux secteurs de services publics et les conditions de prestation des services sont précisés dans des ententes ou des règlements municipaux.

### **Politiques**

1. Dans les secteurs de services publics, l'aménagement doit se faire sur la base de services publics d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, à l'exception des dispositions des politiques 9 et 10.
2. Pour bien gérer les contraintes liées aux systèmes et pour appuyer la réalisation des politiques de intensification à l'intérieur de la Ceinture de verdure, la Ville :
  - a. intégrera les contraintes liées à la capacité des systèmes en tant que facteur guidant la gestion des systèmes et la planification du réaménagement;
  - b. entreprendra des études de la capacité et dressera des plans d'allocation de la capacité et des plans de gestion pour les importants secteurs de densification définis dans le présent Plan;
  - c. autorisera que l'aménagement se fasse graduellement jusqu'à ce que les systèmes atteignent leur pleine capacité;



- d. ~~se servira à la fois de normes de conception des systèmes et des résultats de la surveillance directe de la demande au sein du système pour évaluer le potentiel de nouveaux aménagements d'avoir un impact négatif sur les systèmes en place;~~
  - e. ~~examinera un mécanisme dont pourront se servir les promoteurs pour prendre les mesures nécessaires en réponse aux contraintes liées à la capacité des services et tenir compte ainsi des priorités de la Ville.~~
3. Pour que la capacité des réseaux d'eau et d'égouts soit suffisante à l'intérieur de la Ceinture de verdure en vue d'atteindre les cibles de densification, la Ville :
- a. ~~se servira autant de normes de conception des réseaux que des résultats de la surveillance directe de la demande subie par les réseaux dans le but d'évaluer la possibilité que les nouveaux aménagements aient des répercussions néfastes sur les réseaux existants;~~
  - b. ~~fera la promotion de la densification et des aménagements intercalaires là où la capacité des réseaux d'eau et d'égouts est suffisante ou peut être fournie pour soutenir l'envergure de la croissance qui en découle;~~
  - c. ~~déterminera les secteurs où existent des contraintes à la croissance et où le débit de pointe par temps de pluie risque d'augmenter les inondations de sous-sols;~~
  - d. ~~intégrera en tout point l'évaluation de l'infrastructure et les solutions aux systèmes dans l'élaboration des plans de conception communautaire et d'autres études de planification lorsqu'il s'agit de secteurs à l'intérieur de la Ceinture de verdure;~~
  - e. ~~permettra que la densification et les aménagements intercalaires se réalisent par étapes conformément à la sous-section 6.5, intitulée Stratégie de gestion de la capacité, du Plan directeur de l'infrastructure (PDI) et des autres politiques du PDI et des politiques du Plan officiel en matière de cibles et de mise en œuvre par étapes de la densification.~~
4. La Ville n'est pas obligée de prévoir des raccordements au réseau pour chaque bien-fonds dans un secteur de services publics, tel que le prévoit la politique 6 de la sous-section 5.4 (ci-dessous).
5. La Ville autorisera la création de nouveaux secteurs de services publics de manière à répondre aux stratégies de gestion de la croissance du présent plan dans le secteur urbain. ~~satisfaire dans les circonstances suivantes:~~
6. La Ville peut prévoir la création de nouveaux secteurs de services publics dans le secteur rural lorsque des services publics ont été déterminés comme étant la solution appropriée dans les circonstances suivantes :
- a. afin d'appuyer la croissance dans les villages en fonction d'une modification de leurs limites ou d'une densification des utilisations dans le village et des recommandations d'un plan de conception communautaire du village lorsque :
    - i. ~~le processus de planification de la conception communautaire incluait une évaluation de l'éventail des options liées aux services, y compris de leurs coûts et avantages et que des services de traitement des eaux ou des eaux usées ont été sélectionnés comme la solution préférée;~~
    - ii. ~~le plan de conception communautaire est fondé sur une étude exhaustive de la viabilisation reposant sur les critères normalisés, y compris le coût et les bénéfices, afin d'évaluer l'éventail des options de viabilisation et des technologies novatrices disponibles pour fournir des services d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées publics;~~
    - iii. ~~le plan de conception communautaire délimite le secteur de services publics et détermine les conditions liées à la prestation des services;~~
    - iv. ~~les mécanismes de financement des coûts en immobilisations, d'exploitation et des réserves pour le remplacement de l'infrastructure sont établis à la satisfaction du Conseil municipal;~~
    - v. ~~le plan de conception communautaire est adopté par une modification au présent plan et les limites du village ou du secteur desservi dans le village sont modifiées à l'Annexe A.~~
  - b. en réponse à un problème de santé publique ou lié à l'environnement dans le secteur rural, lorsque :
    - i. ~~à l'issue d'une évaluation de l'éventail des options liées aux services, il a été décidé que la prestation d'un service public est l'option à retenir;~~

- ii. le plan de conception communautaire est fondé sur une étude exhaustive de la viabilisation reposant sur les critères normalisés, y compris le coût et les bénéfices, afin d'évaluer l'éventail des options de viabilisation et des technologies novatrices disponibles pour fournir des services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées publics;
- iii. les mécanismes de financement des coûts en immobilisations, d'exploitation et des réserves pour le remplacement de l'infrastructure sont établis à la satisfaction du Conseil municipal;
- iv. les limites du secteur de services publics et les modalités de la prestation des services ont été définies (p. ex., dans l'évaluation environnementale);
- c. pour appuyer le développement économique dans des situations uniques dans le secteur rural, comme c'est le cas à l'aéroport de Carp, où :
  - i. des solutions de rechange pour la prestation de services à l'appui du développement économique ont été évaluées dans le cadre d'une évaluation environnementale et qu'il est nécessaire de créer une nouvelle aire de services publics;
  - ii. le plan de conception communautaire est fondé sur une étude exhaustive de la viabilisation reposant sur les critères normalisés, y compris le coût et les bénéfices, afin d'évaluer l'éventail des options de viabilisation et des technologies novatrices disponibles pour fournir des services d'approvisionnement d'eau et de traitement des eaux usées publics;
  - iii. les mécanismes de financement des coûts en immobilisations, d'exploitation et des réserves pour le remplacement de l'infrastructure sont établis à la satisfaction du Conseil municipal;
  - iv. les limites du secteur de services publics et les modalités de la prestation des services ont été définies.
- d. Les secteurs contigus aux services publics de traitement des eaux et des eaux usées qui se trouvent en dehors des secteurs de services publics définis ne peuvent pas être raccordés aux services publics.
- e. La Ville découragera la croissance future fondée sur la prestation de services partiels, en particulier aux endroits où un approvisionnement en eau de la Ville est assuré pour régler un problème de contamination des eaux souterraines. La croissance pourrait être autorisée lorsqu'une évaluation environnementale, décrite à la politique 4c) (ci-dessus), a permis d'examiner la possibilité de contamination de l'aquifère à la suite de pollution par les boues, ainsi que l'incidence de l'utilisation sans discrimination de l'eau.
- 7. ~~Nonobstant les politiques énoncées à la présente section, la propriété portant l'adresse 3505, rue Bank, située à l'extérieur des limites de la zone urbaine, est autorisée à se raccorder au réseau d'égouts de la Ville.~~
- 8. Nonobstant les politiques de la sous-section 2.3.2, les biens-fonds ayant pour adresses municipales les 800 et 848, chemin Cedarview et le 4497, cour O'Keefe (décrits au cadastre comme étant une partie des lots 22, 23, 24 et 25, concession 4, façade rivière Rideau, ancienne ville de Nepean), situés à l'extérieur des limites du secteur urbain, pourront être raccordés au service d'eau potable. [Modification n° 57, 28 novembre 2007]

### **Services privés d'approvisionnement en eau et de traitement des usées**

En dehors des secteurs de services publics d'approvisionnement en eau ou de traitement des eaux usées, l'approvisionnement en eau ou le traitement et l'élimination des eaux usées se fait par des services privés. La construction et le maintien des services privés incombent au propriétaire. Les politiques contenues dans le présent plan prévoient l'utilisation continue de services privés lorsque ces services sont sans danger pour la santé et pour l'environnement.

Les secteurs desservis par des services privés peuvent faire face à des problèmes d'exploitation uniques qui peuvent soulever des préoccupations environnementales et en matière de santé. Les propriétaires doivent connaître le fonctionnement de leurs systèmes afin de se protéger et de protéger leurs voisins contre tout risque pour la santé et la sécurité. Les technologies permettant d'assurer le fonctionnement en toute sécurité des systèmes privés se sont fortement améliorées au cours des années. Les

technologies modernes de traitement de l'eau et de prétraitement des eaux usées assurent le fonctionnement en toute sécurité des systèmes privés même dans les circonstances les plus difficiles.

La Ville examine la mise en œuvre d'inspections plus proactives des puits et des fosses septiques, y compris des procédures d'inspection plus rigoureuses au moment de la construction, et des inspections régulières pendant la durée de vie du puits ou de la fosse septique. Les systèmes privés bien construits et exploités représentent une solution rentable et sûre de viabiliser les biens-fonds. Les services privés incluent des systèmes d'approvisionnement en eau ou des systèmes d'élimination des eaux usées desservant un lot et appartenant à un propriétaire unique. Ces systèmes incluent typiquement un puits unique et une fosse septique desservant un aménagement résidentiel, mais également les puits et les fosses septiques de taille plus importante desservant des bâtiments commerciaux ou institutionnels. Certains secteurs de la Ville sont desservis par une combinaison de services privés et publics. La sous-section 4.4 du Plan officiel renferme des politiques plus détaillées sur les services privés et les types d'aménagement.

### **Politique**

9. Tous les terrains aménagés en dehors des secteurs de services publics seront desservis par des services privés.

### **Services partiels**

Le présent plan vise à assurer que là où des services publics sont fournis, ils incluent l'approvisionnement en eau et le traitement des eaux usées tous deux publics. Il peut y avoir, toutefois, de rares exceptions.

### **Politique**

10. Des services partiels ne seront envisagés que dans les circonstances suivantes :
  - a. lorsqu'ils s'imposent à cause de l'échec des services d'eau ou d'égouts individuels sur les lieux dans un aménagement existant;
  - b. lorsque, dans le secteur urbain ou dans le village visé, l'aménagement dispose déjà de services partiels et que la proposition constitue un aménagement intercalaire mineur;
  - c. lorsque le secteur est un secteur de services privés dans le secteur de services publics, tel que prévu à la politique 9, et qu'il n'est possible de fournir l'approvisionnement en eau et le traitement des eaux usées combinés.

### **Services privés dans les secteurs de services publics**

À certains endroits dans la ville, on trouve des poches d'aménagement desservies par des services privés dans des secteurs de services publics et la Ville ne s'est pas engagée à étendre les services publics à ces poches. Typiquement, ces situations sont survenues à cause de l'expansion des secteurs de services publics autour de secteurs établis antérieurement.

### **Politique**

11. Nonobstant la politique 1 (ci-dessus), lorsque les services publics ne sont pas censés être fournis, la Ville peut autoriser l'aménagement de services privés dans des secteurs de services publics, à condition que l'on puisse prouver à la satisfaction de la Ville que l'aménagement :
  - a. est proposé dans des circonstances dans lesquelles les services publics ne sont pas techniquement disponibles ou ne peuvent raisonnablement être offerts;
  - b. peut être viabilisé comme il se doit par des services privés, conformément à la sous-section 4.4;
  - c. est de nature mineure et consiste en un bâtiment unique à utilisation commerciale, institutionnelle ou publique, en un aménagement résidentiel intercalaire dans une grappe résidentielle ou en une

disjonction d'un bien-fonds agricole prévu à la sous-section 3.7.3 du présent plan ou qu'il s'agit d'utilisations à vocation similaire et d'envergure semblable;

d. ne compromettra pas l'aménagement à long terme du secteur de services publics.

Les responsables d'aménagements pourvus de services privés dans les secteurs de services publics autorisés aux termes de la présente politique devront assumer les coûts liés au raccordement aux services publics lorsque ceux-ci deviennent disponibles.

### **2.3.3 – Services de gestion du drainage et des eaux de ruissellement**

Tout aménagement dans la Ville nécessite certains services de gestion des eaux pluviales et du drainage afin de créer des endroits sains, sûrs et secs. La planification des services de drainage, qu'il s'agisse d'établir un plan de gestion du sous-bassin hydrographique à l'appui d'un plan de conception communautaire ou d'un plan de gestion des eaux pluviales sur le site à l'appui d'une demande de lotissement — doit être coordonnée afin que ces services soient fournis d'une façon sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. À d'autres endroits dans le présent Plan, on mentionne la planification de la gestion des bassins et des sous-bassins hydrographiques et de la gestion des eaux pluviales.

Une modification de l'utilisation du sol crée un besoin de services de drainage pour assurer que l'emplacement est sécuritaire et bien drainé. L'installation d'égouts pluviaux en vue d'acheminer les eaux de ruissellement fréquentes est combinée avec des tracés d'écoulement en surface qui acheminent les écoulements plus importants et moins fréquents qui excèdent la capacité des égouts pluviaux. Cette approche au drainage combinant des réseaux « majeur/mineur » fournit une protection contre les inondations dans les nouveaux aménagements.

L'écoulement non contrôlé des eaux de ruissellement peut avoir des répercussions sur l'habitat aquatique, augmenter les risques d'érosion et limiter le potentiel récréatif des cours d'eau locaux. La gestion des eaux de ruissellement est non seulement requise pour protéger la vie, la propriété et l'infrastructure contre les inondations, mais aussi pour atténuer les répercussions qu'ont les modifications de l'utilisation du sol sur les cours d'eau récepteurs.

La fourniture de services de drainage et de gestion des eaux de ruissellement nécessite une coordination avec la planification de l'utilisation du sol et une évaluation des eaux réceptrices, des caractéristiques environnementales et des risques naturels, qui font, règle générale, l'objet d'un plan de gestion environnementale et de sous-bassin hydrographique. Les politiques relatives à ces plans se trouvent ailleurs dans le présent plan.

Tel que noté ci-dessus, le Plan directeur de l'infrastructure énonce de manière exhaustive les politiques de la Ville en matière de gestion des eaux de ruissellement. Ces politiques abordent les pratiques établies tout comme les nouvelles orientations que doit prendre la planification de la gestion des eaux de ruissellement, notamment :

- la planification de la mise à niveau de la gestion des eaux de ruissellement et
- les nouvelles initiatives requises en vue de réduire les volumes d'écoulement en surface.

La planification de la mise à niveau de la gestion des eaux de ruissellement s'impose à cause des répercussions cumulatives qu'ont le réaménagement et l'aménagement intercalaire dans des secteurs de la ville aménagés sans que la gestion des eaux de ruissellement ait été prévue. Les nouvelles initiatives requises en vue de réduire les volumes d'écoulement auront à tenir compte d'une documentation scientifique croissante qui révèle que les efforts conventionnels (contrôle des volumes de pointe) de gestion des eaux de ruissellement ne sont pas toujours suffisants pour maintenir la santé et la stabilité à long terme des eaux réceptrices.

#### **Politiques**

- a. Tout aménagement doit correspondre à la capacité du système de drainage, mettre en œuvre un système de gestion des eaux de ruissellement et être conforme aux plans de gestion des eaux de ruissellement propres à l'emplacement, au Plan directeur de l'infrastructure, au plan de conception communautaire, le cas échéant, et aux pratiques nécessaires en vue de protéger, d'améliorer ou de restaurer la qualité et la quantité des eaux réceptrices.
2. Afin d'atténuer l'impact de la densification sur les eaux réceptrices à l'intérieur de la Ceinture de verdure, la Ville :
- a. intégrera complètement l'évaluation des eaux réceptrices et les ouvrages d'atténuation requis dans la préparation des plans de conception communautaire et des autres études de planification pour des secteurs à l'intérieur de la Ceinture de verdure;
  - b. élaborera un plan de mise à niveau globale de la gestion des eaux de ruissellement pour la ville afin de déterminer les projets à entreprendre et d'établir les priorités.

## 2.4 – Maintien de l'intégrité environnementale

L'environnement est un ensemble de systèmes de soutien qui rend la vie des êtres humains et des autres espèces possible. Il s'agit de l'air que nous respirons, du sol sous nos pieds, de l'eau que nous buvons et de l'énergie qui chauffe nos foyers et fait fonctionner notre société. L'environnement ne se compose pas uniquement de ces éléments tangibles que sont la terre, l'air, l'eau et l'énergie, mais aussi de processus qui maintiennent ces éléments et rendent possibles les interactions entre eux. Ces processus et interactions peuvent être de nature locale ou globale. Le défi de la planification environnementale consiste à prévoir comment ces processus et interactions sont affectés par l'activité humaine et à prendre des mesures pour préserver leur intégrité dans des circonstances changeantes.

Typiquement, le changement survient à petits pas dont chacun peut avoir un léger impact sur l'environnement mais qui, pris ensemble, peuvent avoir des effets cumulatifs imprévus considérables. Par conséquent, la planification respectueuse de l'environnement se fait à deux niveaux : par des politiques qui régissent l'aménagement du sol, on peut prévoir les effets sur les emplacements individuels et prendre des mesures en réponse à ces effets, tandis que par des plans de grande envergure portant sur des écosystèmes entiers (comme les plans de bassins hydrographiques), on peut évaluer les impacts cumulatifs et la santé écologique globale. Le Plan officiel prévoit les deux types de planification.

Les caractéristiques naturelles et les réseaux d'eau souterraine et d'eau de surface chevauchent les limites municipales. La Ville entreprendra des études environnementales de concert avec les offices de protection de la nature et les municipalités voisines, étant donné que celles-ci bénéficient des mêmes systèmes naturels et subissent les mêmes répercussions. ~~subies dans une municipalité auront une incidence sur les collectivités voisines.~~

Le Plan officiel fait partie d'un ensemble de plans municipaux qui contribuent à la qualité de l'environnement à l'échelle de la ville :

- le Plan directeur des transports, qui vise à encourager la marche, le cyclisme et l'utilisation du transport en commun, a un rôle essentiel à jouer en réduisant la consommation d'énergie de la ville, en améliorant la qualité de l'air et en réduisant au minimum la demande générale de terrains et d'autres ressources;
- le Plan directeur de l'infrastructure, qui de par son mandat d'appuyer la croissance en fournissant des services sûrs et durables d'approvisionnement en eau, de traitement des eaux usées et de gestion des eaux de ruissellement, joue un rôle important dans la protection des cours d'eau de la ville;
- le Plan d'entreprise, qui guide les mesures que peut prendre la Ville en tant que personne morale pour appuyer la durabilité de l'environnement;

- la Stratégie environnementale établit un cadre global relatif à l'environnement et portant notamment sur l'utilisation de l'énergie, la qualité de l'air, du sol et de l'eau, les changements climatiques, l'utilisation et la gestion du territoire, la biodiversité et la production et la gestion de déchets.

Le Plan officiel protège et améliore la qualité de l'environnement dans la ville :

- en améliorant la qualité de l'air et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre;
- en définissant et en protégeant les caractéristiques naturelles et les terres agricoles à fort rendement et en veillant à ce que les ressources minérales soient exploitées prudemment;
- en tenant compte, au moment de la planification, des systèmes naturels définis par les bassins hydrographiques;
- en gérant les ressources en eau souterraine;
- en assurant une planification tenant compte des forêts et des autres espaces verts.

En plus de ces plans, la Ville adopte des politiques en faveur de la santé des personnes et de l'environnement. Ainsi, elle a adopté en 2004 2002 une stratégie politique municipale globale d'interdiction de réduction de l'utilisation des pesticides chimiques à des fins esthétiques sur les terrains qui lui appartiennent. Fondée sur une vigoureuse campagne de sensibilisation de la population, la stratégie fixe des objectifs précis de réduction de l'utilisation de ces produits. Les objectifs à atteindre en 2005 sont les suivants :

- réduction de 70 p. 100 sur les terrains privés;
- réduction de 100 p. 100 sur les terrains d'écoles, de garderies, de résidences pour personnes âgées et d'hôpitaux;
- réduction de 65 p. 100 sur tous les autres terrains non résidentiels.
- mise en valeur de la marche, du cyclisme et du transport en commun comme moyens de déplacement clés pour réduire la consommation d'énergie à Ottawa, améliorer la qualité de l'air et atténuer la demande globale à l'égard des terrains et d'autres ressources;
- mise en application des exigences relatives à l'examen des demandes d'aménagement décrites à la section 4 du présent Plan, de manière à réduire le plus possible les incidences sur les caractéristiques et les fonctions naturelles. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

#### **2.4.1 – Qualité de l'air et changement climatique**

La santé des personnes et de l'environnement exige le maintien de la bonne qualité de l'air. Contrairement à d'autres grandes villes, Ottawa ne souffre pas de graves problèmes de qualité de l'air, mais elle se préoccupe du smog causé essentiellement par l'ozone troposphérique et les particules. Intégré à la Stratégie environnementale, le plan de gestion de la qualité de l'air actuellement élaboré inclura des mesures non liées à la planification des aménagements de terrains.

La stratégie décrira également le plan de protection du climat. Celui-ci s'inscrit dans les obligations de la Ville, à titre de partenaire dans la protection du climat (une campagne de réduction des gaz à effet de serre lancée par la Fédération des municipalités canadiennes). La Ville s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des opérations municipales et dans l'ensemble de la ville. Pour respecter cet engagement, il faut créer des inventaires des émissions, des plans d'action renfermant des objectifs et décrivant les mesures à prendre pour atteindre ceux-ci, des stratégies de mise en œuvre et des programmes d'éducation publique et assurer une surveillance continue.

La qualité de l'air et le changement climatique sont des sujets interreliés, car ils ont des origines et des solutions communes dans le contexte de la planification de l'utilisation des terres. Les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre entraîneront donc une baisse de la pollution atmosphérique. Le Plan officiel contribue de façon importante à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique par l'adoption de politiques qui auront pour effet de réduire la consommation

énergétique, et particulièrement l'utilisation de combustibles fossiles par le réseau de transport. Voici certaines des mesures prévues :

- maintien des limites urbaines actuelles;
- aménagement compact et polyvalent relié au transport en commun;
- mise en valeur du transport en commun, de la marche et du cyclisme afin de les rendre plus attrayants que l'utilisation de l'automobile; [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]
- conception encourageant la conservation de l'énergie;
- maintien et amélioration de la couverture forestière et protection de zones humides, qui agissent comme puits de carbone et filtres naturels de matières polluantes.

La qualité de l'air est essentielle au maintien de la santé de l'environnement et de l'humain. Les éléments préoccupants en matière de qualité de l'air à Ottawa continuent d'être les matières particulaires émises en grande partie par le secteur des transports.

La qualité de l'air et le changement climatique vont de pair, ils partagent certaines causes communes et solutions en ce qui a trait à la planification de l'utilisation du sol. Le changement climatique est un des grands défis environnementaux auxquels la planète fait face. Des mesures autant en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (mesures d'atténuation) que de se préparer aux répercussions du changement climatique (mesures d'adaptation) doivent être incluses à tous les niveaux de prise de décision de la Ville, dont le Plan officiel et les Plans directeurs connexes.

La Ville a pris l'engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre autant dans les activités de la municipalité qu'au niveau de la collectivité. Les GES sont surveillés et des cibles sont fixées et revues par le truchement de la stratégie environnementale et le plan de gestion de la qualité de l'air et du changement climatique de la Ville.

Le Plan officiel contribue de façon significative à la réduction des émissions et à l'adaptation au changement climatique par l'accent qu'il met sur les politiques de gestion durable de la croissance et du transport, sur les mesures telles que l'énergie renouvelable qui réduisent l'impact de l'environnement bâti et sur les mesures d'efficacité énergétique et de construction écologique.

### **Politiques**

1. La Ville réduira les émissions de GES dans le secteur de l'aménagement et du bâtiment en :
  - a. favorisant une forme urbaine compacte et un modèle et un mélange d'utilisations du sol à haute efficacité énergétique dans son orientation stratégique de la gestion de la croissance, ses cibles de densification et ses plans de conception communautaire;
  - b. encourageant des mesures d'efficacité énergétique et de conception durable des emplacements et des bâtiments dans son processus d'approbation de lotissements et de plans d'implantation;
  - c. stimulant et encourageant l'adoption de sources renouvelables d'énergie dans les aménagements et en étant ouverte à l'installation de services publics d'énergie renouvelable et des utilisations connexes appropriés.
2. La Ville réduira les émissions dans l'atmosphère et les émissions de GES provenant du secteur des transports en :
  - a. créant des occasions d'utiliser des moyens de transport écoénergétiques et en minimisant l'utilisation de l'automobile au profit de la marche, de la bicyclette et du transport en commun;
  - b. adoptant des cibles audacieuses de répartition modale et un programme de gestion de la demande de transports et des politiques connexes par le truchement du Plan directeur des transports et des politiques connexes;

- c. appuyant le réseau de transport en commun rapide dans le Plan officiel par des cibles et des politiques de densification des centres polyvalents près des stations du transport en commun rapide.
3. La Ville envisagera des mesures d'adaptation au changement climatique en :
  - a. parachevant une stratégie d'adaptation au changement climatique;
  - b. examinant l'impact potentiel du changement climatique et des stratégies d'adaptation dans la préparation de plans environnementaux et de sous-bassins hydrographiques;
  - c. veillant à ce que les aménagements tiennent compte des risques naturels potentiels que comportent les événements météorologiques extrêmes tels que les inondations et les glissements de talus;
  - d. réduisant l'effet d'îlot thermique urbain par l'aménagement paysagé, la plantation d'arbres et l'encouragement des cours et des espaces verts innovateurs aux surfaces perméables et plantés d'arbres ainsi par des mesures de construction écologique, par exemple, les toits verts, les murs végétaux et l'utilisation de matériaux de construction aux teintes pâles

#### 2.4.2 – Caractéristiques et fonctions naturelles

Les politiques du Plan officiel traitent autant des caractéristiques naturelles que des fonctions naturelles. Par caractéristiques naturelles, on entend des éléments physiques tangibles de l'environnement, notamment les terres humides, les forêts, les ravins, les rivières et les vallées et les habitats fauniques connexes qui se trouvent sur les bords d'une caractéristique naturelle ou contribuent à des fonctions écologiques d'importance dans une caractéristique naturelle. La province et les municipalités ont déjà examiné la taille, la diversité des espèces et d'autres éléments de ces caractéristiques afin de dresser la liste des plus significatives devant être protégées par acquisition publique ou par règlements sur leur aménagement. Toutes les caractéristiques naturelles ont un éventail de fonctions naturelles, issues de processus, de produits ou de services naturels, tels l'alimentation d'une nappe souterraine, la création d'un habitat pour la faune, la modération de la température, le nettoyage et la filtration naturels de l'eau de surface et la séquestration de carbone (puits de carbone). Ces fonctions naturelles se manifestent dans un système naturel, tel que l'air ou l'eau, ou sont les conséquences d'interactions entre des systèmes naturels. Alors qu'une caractéristique naturelle peut être circonscrite et protégée, la santé et la viabilité à long terme d'une fonction naturelle sont plus difficiles à évaluer.

~~Par le biais d'une désignation officielle et de l'établissement de politiques de protection de ces caractéristiques, le Plan officiel vise à protéger les caractéristiques naturelles jugées les plus significatives. Les politiques visant ces terrains de propriété publique et privée sont décrites à la sous-section 3.2. Chaque politique de désignation prévoit des dispositions distinctes sur la propriété publique, les autorisations d'aménagement, l'importance de l'aménagement permis et les exigences en matière d'études sur la zone désignée ou sur les zones adjacentes.~~

Par le passé, la Province et les municipalités ont examiné les caractéristiques naturelles en fonction de leur taille, de la diversité des espèces et d'autres caractéristiques afin de déterminer lesquelles ont la plus haute importance et méritent d'être protégées en devenant une propriété publique ou par des règlements touchant leur aménagement. À Ottawa, la plupart des boisés et des habitats fauniques d'importance sont désignés secteur écologique naturel et caractéristique naturelle rurale et comprennent des terres humides qui, tout en n'étant pas d'importance provinciale, maintiennent les fonctions naturelles du secteur. Ces caractéristiques, ajoutées aux terres humides d'importance provinciale, constituent un patrimoine naturel lié par des cours d'eau et des vallées qui s'étend à l'échelle des secteurs urbain et rural et jusque dans les municipalités environnantes.

Le patrimoine naturel d'Ottawa est déterminé et protégé par les plans de bassin hydrographique et d'autres plans environnementaux, les désignations du sol et les politiques sur l'utilisation du sol qui



veillent à ce que l'aménagement n'ait pas un effet délétère sur les caractéristiques et les fonctions naturelles.

La qualité de l'environnement est protégée également dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement. Les politiques contenues dans la sous-section 4.7 portant sur l'examen de ces demandes reposent sur une approche de « conception tenant compte de la nature », en vertu de laquelle les caractéristiques d'un site sont intégrées à la conception de l'aménagement proposé. Cette approche consiste à prendre des mesures comme le maintien de la végétation, la prise en compte des habitats de la faune et le respect des systèmes de drainage naturel. D'autres pratiques tiennent compte de caractéristiques naturelles qui présentent des dangers éventuels, comme les terres inondables et les sols instables.

### **Politiques**

1. La Ville protégera les caractéristiques et les fonctions naturelles dans les secteurs urbains et ruraux en désignant, dans le présent Plan, des forêts, des terres humides et d'autres zones naturelles qui accomplissent des fonctions naturelles considérables. La Ville :
  - a. déterminera le meilleur moyen de protéger ou de gérer ces terrains afin d'assurer la santé de l'environnement;
  - b. protégera les espèces et les communautés naturelles désignées en danger de disparition ou menacées, ou désignées rares par la municipalité ou la province;
  - c. préservera une gamme complète de communautés naturelles en bonne santé;
  - d. répondra aux besoins d'une faune diversifiée, ce qui inclut les habitats saisonniers et les liens;
  - e. protégera les ressources d'eaux de surface et souterraines, y compris les aires de réalimentation, les eaux d'amont et les aires d'évacuation.
  
2. Le patrimoine naturel d'Ottawa comprend les caractéristiques naturelles d'importance et les fonctions naturelles qu'elles assument qui sont décrites ci-après :
  - a. les terres humides d'importance provinciale déterminées par le ministère des Richesses naturelles et désignées dans le Plan officiel;
  - b. les habitats d'importance des espèces menacées et en voie de disparition déterminées par le ministère des Richesses naturelles;
  - c. les boisés d'importance définis dans le secteur rural comme étant des parcelles boisées qui combinent les trois caractéristiques suivantes dans un secteur boisé contigu :
    - i. des peuplements matures qui ont au moins 80 ans et
    - ii. un habitat forestier intérieur situé à plus de 100 m à l'intérieur du bord d'une parcelle boisée et
    - iii. un boisé contigu à une caractéristique d'eau de surface telle qu'une rivière, un ruisseau, un drain, un étang ou une terre humide ou une caractéristique d'eau souterraine telle qu'une source, un suintement ou une remontée d'eau;
  - d. les terres humides d'importance connexes aux boisés d'importance;
  - e. les habitats d'importance de la faune sur des escarpements dont la pente est supérieure à 75 % et la hauteur supérieure à 3 m, ou dans les boisés, des terres humides et les vallées d'importance, ou qui peuvent être déterminés par une étude de l'emplacement;
  - f. les secteurs de sciences de la vie d'intérêt naturel ou scientifique désignés par le ministère des Ressources naturelles;
  - g. les secteurs de sciences de la terre d'intérêt naturel ou scientifique désignés par le ministère des Ressources naturelles et les autres caractéristiques du relief qui sont uniques à Ottawa et désignées à l'Annexe K;
  - h. les restes de boisés et de couloirs qui relient des caractéristiques naturelles d'importance définies ci-dessus, mais qui ne peuvent pas eux-mêmes satisfaire aux critères d'importance;

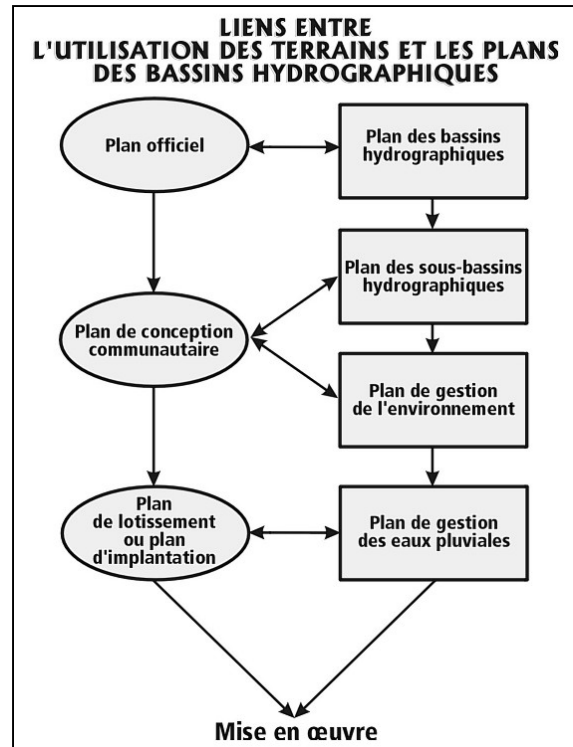
- i. les terres de vallée d'importance dont les pentes sont supérieures à 15 % et la longueur supérieure à 50 m, sur lesquelles l'eau est présente pendant une période de l'année, à l'exclusion des caractéristiques créées par l'humain, comme les puits et les carrières;
  - j. les caractéristiques de l'eau souterraine, soit les caractéristiques connexes à l'eau en subsurface dont les secteurs d'alimentation ou d'écoulement d'un aquifère, la surface libre de la nappe, les aquifères et les secteurs non saturés pouvant être déterminés par des investigations hydrogéologiques en surface et en subsurface;
  - k. les caractéristiques de l'eau de surface, soit les caractéristiques connexes à l'eau en surface, dont les cours supérieurs des rivières, les rivières, les chenaux des ruisseaux, les drains, les lacs intérieurs, les secteurs de suintement, les secteurs d'alimentation et d'écoulement d'un aquifère, les sources et les terres riveraines connexes qui peuvent être déterminées par l'humidité du sol, le type de sol, la végétation ou la topographie, y compris l'habitat du poisson.
3. Le patrimoine naturel, tel que défini par la politique 1, est protégé :
- a. par la préparation de plans des bassins et de sous-bassins hydrographiques qui serviront de base à la planification de l'utilisation du sol dans Ottawa et par les politiques de la section 2 du présent plan; ces plans peuvent utiliser des critères additionnels afin de déterminer les caractéristiques d'importance qui constituent le caractère unique du secteur ou signalent la présence ou l'abondance relative d'une caractéristique dans le sous-bassin hydrographique quand on le compare à d'autres;
  - b. par la protection de la qualité et de la quantité de l'eau souterraine en appliquant les politiques de la section 2;
  - c. en désignant les caractéristiques d'importance – terres humides d'importance, secteurs écologiques naturels et caractéristiques naturelles rurales - dans le présent plan et en adoptant des politiques dans la section 3 visant leur préservation;
  - d. en veillant à ce que les terres soient aménagées de manière respectueuse de l'environnement par un processus d'examen des demandes d'aménagement conforme aux politiques de la section 4 en ce qui a trait à des questions telles que la conception avec la nature, la protection de l'érosion et de l'eau de surface et les exigences en matière d'études de l'impact sur l'environnement.
4. Les vallées d'importance sont protégées dans le présent plan par les dispositions de la sous-section 4.7 relatives à l'évaluation de la stabilité des pentes et aux retraits des cours d'eau.
5. L'eau de surface et les caractéristiques de l'eau souterraine sont protégées par les politiques des sous-sections 2.4 en matière de planification de l'approvisionnement en eau et du traitement des eaux usées et 4.7 en matière de protection de l'environnement. Ces politiques visent à protéger et à améliorer ces caractéristiques et à minimiser l'éventualité de répercussions néfastes sur la qualité et la quantité de l'eau et les caractéristiques écologiquement vulnérables de l'eau de surface et souterraine ou leur dégradation découlant d'aménagement individuels, multiples ou successifs ou d'activités de modification de l'emplacement.
6. La plupart des caractéristiques d'importance dont fait état la politique 2 (ci-dessus) sont désignées dans le présent plan. Lorsqu'un aménagement est proposé dans une caractéristique d'importance ou contigu à celle-ci, il ne sera pas permis, règle générale, à moins qu'il ne soit démontré dans une étude de l'impact sur l'environnement qu'il n'y aura pas de répercussions néfastes sur la caractéristique ou ses fonctions écologiques. Les directives précisant quand une telle étude est exigée figurent dans les politiques afférentes à chaque désignation d'utilisation du sol. Les exigences précises d'une étude d'impact sur l'environnement sont traitées dans la sous-section 4.7.8.
7. Une répercussion néfaste sur les caractéristiques définies aux politiques 2a) à 2h) dans la présente section du Plan officiel est définie comme étant la dégradation qui met en péril la santé et l'intégrité d'une caractéristique naturelle ou ses fonctions écologiques dans un secteur déterminé touché par des aménagements individuels, multiples ou successifs ou des activités de modification de l'emplacement.



### 2.4.3 – Plans des bassins et des sous-bassins hydrographiques

Les plans des bassins et des sous-bassins hydrographiques sont établis dans une approche intégrée et écosystémique de planification de l'aménagement du territoire fondée sur les limites d'un bassin hydrographique.

Un bassin hydrographique, également appelé bassin versant ou bassin hydrologique, comprend l'ensemble des terres drainées par une rivière et ses affluents. Il est séparé des bassins hydrographiques voisins par une ligne de crête ou une ligne de partage des eaux. Généralement, un sous-bassin hydrographique est un plus petit ensemble des terrains dont les eaux de ruissellement s'écoulent vers un seul affluent d'une rivière plus importante. Les plans de bassin et de sous-bassin hydrographique visent à établir un équilibre entre la protection, la conservation et la restauration de l'environnement et l'aménagement et les pratiques d'utilisation du sol afin d'assurer la viabilité écologique à long terme du bassin. La relation entre les plans de bassin hydrographique et les plans d'utilisation du sol est illustrée à la Figure 2.6. Reposant sur les résultats du travail sur le terrain et des analyses scientifiques, ces plans dégagent les facteurs stressants qui nuisent aux écosystèmes et proposent des mesures pour atténuer l'effet de ces facteurs et pour améliorer les écosystèmes. Les plans de bassin et de sous-bassin hydrographique portent sur des aspects comme le retrait des plans d'eau, les exigences en matière de gestion des eaux de ruissellement, la protection des caractéristiques naturelles d'importance et des liens avec les habitats et les occasions de remettre en état des secteurs dégradés ou d'améliorer la qualité de l'environnement d'autres façons. Ces plans sont tout aussi importants dans le secteur urbain que dans le secteur rural.



Les plans de bassin et de sous-bassin hydrographique examinent les caractéristiques et les fonctions naturelles du bassin – le réseau fluvial, les ressources en eaux souterraines et la région d'alimentation d'une formation aquifère ainsi que les habitats dans les boisés et les terres humides – dans le but :

- de déterminer l'état actuel du milieu patrimoine naturel au sein du bassin hydrographique;
- de définir les caractéristiques écologiques importantes les boisés, les terres humides, les habitats fauniques et autres caractéristiques d'importance et les liens au sein du bassin hydrographique qui doivent être protégés tout comme les caractéristiques de l'eau de surface et de l'eau souterraine;
- d'évaluer les répercussions potentielles des activités d'utilisation du sol actuelles et futures, y compris l'impact cumulatif, et de recommander des mesures en vue de les éliminer ou de les atténuer;
- de recommander des mesures pour réduire les impacts des utilisations actuelles et proposées des terres;
- de définir les possibilités de restaurer et d'améliorer l'écosystème et de promouvoir des utilisations compatibles.

Un plan de bassin hydrographique est généralement préparé conjointement par la Ville, l'office de protection de la nature et les autres parties intéressées. La responsabilité de sa mise en œuvre est partagée.

#### **Politiques**

1. La Ville, de concert avec les offices de protection de la nature dans la région d'Ottawa, choisira les secteurs prioritaires pour la planification des bassins hydrographiques, en se basant sur des facteurs comme les conditions du milieu, les pressions en matière d'aménagement, l'évolution des utilisations du sol et le soutien dans la collectivité.
2. La Ville demandera aux offices de protection de la nature de coordonner l'établissement des plans de bassin hydrographique en respectant les priorités fixées dans la politique 1. Les plans seront dressés conjointement par les offices de protection de la nature et la Ville, avec la participation d'autres organismes, dont les ministères des Richesses naturelles, de l'Environnement, et de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale, Parcs Canada et Pêches et Océans Canada et d'autres organismes privés et publics si les circonstances dans un bassin hydrographique le justifient. Lorsque les limites d'un bassin hydrographique s'étendent au-delà du secteur relevant de la compétence de la Ville, les municipalités avoisinantes seront invitées à y participer. [Modification ministérielle n° 3, 10 novembre 2003]
3. À titre de guide général, un plan de bassin hydrographique contiendra les éléments suivants :
  - a. la détermination et l'évaluation des caractéristiques et des ressources écologiques du patrimoine naturel dans le bassin hydrographique, y compris les eaux d'amont et les autres caractéristiques de l'eau de surface et de l'eau souterraine;
  - b. les recommandations en matière de stratégies de gestion, de mise en œuvre et de surveillance visant la préservation, l'amélioration et la restauration de ces caractéristiques, y compris l'orientation que doit prendre l'accès public, le cas échéant;
  - c. la détermination des limites des sous-bassins hydrographiques constitutifs et l'établissement des priorités au chapitre de la planification plus détaillée des sous-bassins hydrographiques;
  - d. les paramètres généraux pour les plans de bassin hydrographique.
4. Une fois le plan d'un bassin hydrographique approuvé par le Conseil municipal, la Ville appliquera les recommandations du plan lorsqu'elle sera en mesure de le faire par les programmes existants, par le processus d'examen des demandes d'aménagement, par les plans des sous-bassins hydrographiques, par les plans de gestion environnementale et par d'autres mécanismes et elle encouragera les autres parties à faire de même. Les bassins et sous-bassins hydrographiques pour lesquels une étude a été approuvée figurent à l'Appendice 2. [Modification n° 13, 8 septembre 2004]

#### **Plans de sous-bassin hydrographique**

5. La Ville déterminera les limites d'un sous-bassin hydrographique en consultant le plan du bassin hydrographique ou, s'il n'existe pas de plan du bassin hydrographique au moment où l'étude du sous-bassin hydrographique est censée commencer, en consultant l'office de protection de la nature visée.
6. La Ville coordonnera la préparation d'un plan de sous-bassin hydrographique à moins que l'ensemble des parties intéressées ne convienne qu'il serait préférable qu'un autre organisme s'en charge. Les plans de sous-bassins hydrographiques dans tous les cas seront établis en consultation avec l'office de protection de la nature pertinent.
7. Un plan de sous-bassin hydrographique sera préparé :
  - a. si, d'après le plan de bassin hydrographique, il s'agit d'une priorité;
  - b. s'il y a dégradation, ou risque de dégradation, de l'état et de la santé environnementale du sous-bassin hydrographique;
  - c. comme fondement de l'examen, par le Conseil municipal, d'un plan de conception communautaire ou d'une demande de modification au Plan officiel qui prévoit la création de secteurs d'aménagement ou de réaménagement, ou encore de propositions de lotissement visant des endroits en grande partie non aménagés. Un plan de sous-bassin hydrographique doit guider les modes d'aménagement et, par conséquent, constituer la première étape de la planification de l'utilisation du sol. Il peut cependant être préparé en parallèle avec le plan d'utilisation du sol. Le plan de sous-bassin hydrographique visera avant tout à identifier les espaces naturels le patrimoine naturel qu'il importe de préserver et à déterminer les mécanismes nécessaires à cette fin qui assureront que l'aménagement n'a pas de répercussions néfastes sur ce dernier. Lorsque, après avoir consulté l'office de protection de la nature responsable et les

autres organismes visés, on juge que l'étendue et l'incidence du projet d'aménagement proposé sont limitées, le Conseil municipal peut renoncer à l'exigence d'un plan de sous-bassin hydrographique. Dans ce cas, le patrimoine naturel sera identifié, conformément aux politiques du présent plan tout comme seront déterminées les mesures qui assureront que l'aménagement proposé n'a pas de répercussions néfastes sur le patrimoine naturel les espaces naturels méritant d'être protégés seront recensés et les mécanismes voulus, mis en place. [Décision de la CAMO n° 1582, 17 juin 2005]

8. Les paramètres généraux du plan de sous-bassin hydrographique seront définis dans le plan de bassin hydrographique approprié et seront examinés au commencement de l'étude. Lorsqu'il n'y a pas de plan de bassin hydrographique, les paramètres détaillés seront définis en fonction des exigences liées à ce bassin hydrographique, mais de façon générale ils tiendront compte :
  - a. de la forme et la fonction des systèmes naturels des caractéristiques et des fonctions du patrimoine naturel;
  - b. des objectifs du sous-bassin hydrographique afférents aux caractéristiques uniques du secteur et des recommandations portant sur les secteurs destinés à l'aménagement et à la préservation, la protection de l'eau de surface et de l'eau souterraine des eaux d'amont, l'accès public et la mise en œuvre;
  - c. des lignes directrices concernant l'aménagement, y compris les exigences en matière de gestion des eaux de ruissellement;
  - d. de la construction, la gestion et l'entretien d'installations de gestion des eaux de ruissellement;
  - e. de la surveillance de tous les aspects du plan.
9. Une fois le plan de sous-bassin hydrographique approuvé par le Conseil municipal, la Ville appliquera les recommandations du plan lorsqu'elle sera en mesure de le faire par les programmes existants, par le processus d'examen des demandes d'aménagement, par les plans des sous-bassins hydrographiques, par les plans de gestion environnementale et par d'autres mécanismes et encouragera les autres parties à prendre toute mesure qui est de leur ressort pour mettre en œuvre le plan de sous-bassin hydrographique.

#### **Plan de gestion de l'environnement**

10. Lorsque la mise en œuvre d'un plan de sous-bassin hydrographique nécessite une planification environnementale et une gestion des eaux de ruissellement plus détaillée ou coordonnée parmi plusieurs emplacements, la Ville coordonnera la préparation d'un plan de gestion de l'environnement, en consultation avec les offices de protection de la nature.
11. Un plan de gestion de l'environnement portera notamment sur :
  - a. la délimitation de la largeur des couloirs de ruisseaux;
  - b. les mesures d'atténuation précises pour protéger les caractéristiques importantes, comme les ruisseaux, désignées aux fins de préservation au niveau du sous-bassin hydrographique;
  - c. la configuration conceptuelle et fonctionnelle des installations de gestion des eaux de ruissellement et de la restauration et de l'amélioration des couloirs de ruisseaux.
12. Les recommandations contenues dans le plan de gestion de l'environnement seront mises en œuvre principalement en imposant des conditions en vue de l'approbation d'un projet d'aménagement et par les plans de gestion des eaux de ruissellement sur l'emplacement.

#### **2.4.4 – Gestion de l'eau souterraine**

La protection de la qualité et de la quantité de l'eau souterraine est un enjeu environnemental et de santé publique. L'eau souterraine contribue au débit de base des cours d'eau ainsi qu'à la quantité et à la qualité de l'eau potable tirée des puits. À mesure que l'on apprend à mieux connaître l'eau souterraine à Ottawa, on peut mieux gérer cette ressource afin d'assurer que les débits dans les écosystèmes sont maintenus et que les nouveaux aménagements n'affectent pas l'approvisionnement en eau des autres utilisateurs.

La gestion de l'eau souterraine est une responsabilité partagée en Ontario. L'eau souterraine est considérée comme étant une ressource par la Province et un nombre de ministères s'y intéressent et assument des responsabilités à cet égard, notamment les ministères de l'Environnement, des Ressources naturelles, de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales et des Affaires municipales et du Logement. Les offices de protection de la nature s'intéressent à la ressource dans leurs bassins hydrographiques respectifs et pilotent depuis peu l'élaboration de plans de protection des sources en vertu de la *Loi de 2006 sur l'eau saine*. Un plan de protection des sources traite des régions d'alimentation d'un aquifère, des secteurs de protection des têtes de puits et des autres sources d'eau souterraine, par exemple les terres humides. Ces plans doivent être parachevés en 2011.

La Ville réglemente les utilisations du sol et les aménagements qui ont un impact sur les ressources en eau souterraine. Elle exploite des systèmes d'eau potable publique, y compris les puits communautaires publics et les autres services publics. Enfin, la Ville organise et exécute des programmes de santé publique et diffuse du matériel pédagogique.

En 2003, la Ville ~~dressera~~ a adopté une stratégie de gestion de l'eau souterraine en deux phases qui vise à sauvegarder l'intégrité de la ressource. Dans la première phase, la Ville s'est concentrée sur la préparation et l'élaboration d'études caractérisant l'eau souterraine et sur les programmes pédagogiques; dans la deuxième, la Ville élaborera un cadre grâce auquel elle pourra déterminer, prioriser et parachever les activités afférentes à la gestion de l'eau souterraine prévues dans sa stratégie. ~~En 2002, de nombreuses tâches à accomplir pour formuler la stratégie ont déjà été menées à bien, et d'importants travaux sont en voie d'être finalisés de concert avec les Offices de protection de la nature et le ministère de l'Environnement. On mettra la dernière main à la Stratégie de gestion des eaux souterraines en 2004.~~

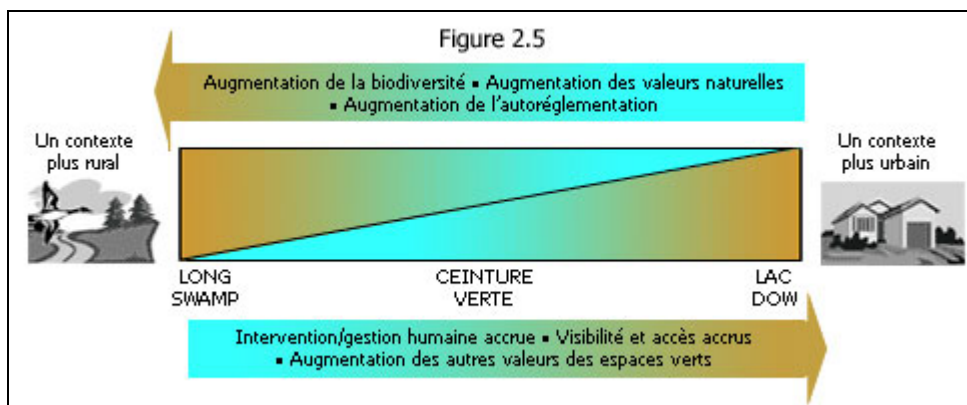
### **Politiques**

1. Lorsque la surveillance et la caractérisation des ressources en eau souterraine ont révélé une dégradation de la fonction de cette ressource, le Règlement municipal de zonage limitera les utilisations pour éviter l'aggravation de la dégradation.
2. Lorsque la surveillance et la caractérisation des ressources en eau souterraine ont révélé qu'il existe une importante fonction liée à ces ressources, le Règlement municipal de zonage en limitera les utilisations pour protéger la fonction déterminée.
3. La Ville :
  - a. étudiera, déterminera, enregistrera et analysera l'étendue et les caractéristiques des ressources en eau souterraine,
  - b. déterminera et évaluera les sources potentielles de contamination de l'eau souterraine dues à un éventail de pratiques d'utilisation du sol et d'activités industrielles,
  - c. créera et tiendra à jour une banque de données qui donnera un accès rapide aux données sur l'eau souterraine et permettra de les manipuler, y compris les renseignements géologiques, hydrogéologiques et sur la qualité de l'eau, et mettra les renseignements à la disposition du public,
  - d. veillera à l'adoption des pratiques exemplaires de gestion, de politiques de protection et de règlements en vue d'orienter l'aménagement visant ainsi à assurer l'utilisation fiable et à maintenir les fonctions des ressources en eau souterraine,
  - e. utilisera les renseignements obtenus par l'étude et l'analyse dans l'examen des demandes d'aménagement et de construction en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*,
  - f. veillera à ce que soient élaborés les programmes d'information des communautés sur les pratiques exemplaires liées aux enjeux que sont les ressources en eau souterraine, à ce que la communauté soit partie prenante du processus de prise de décision collectif en matière de protection, de préservation et d'intendance des ressources en eau souterraine et à ce que soient prises des décisions individuelles sages en ce qui concerne les puits et les fosses septiques privés.

### 2.4.5 – Espaces verts

À Ottawa, les espaces verts revêtent de nombreuses formes : terres humides et forêts à protéger dans les secteurs urbains et ruraux, champs et terrains de jeu, promenades vertes aménagées, pelouses plus ou moins entretenues autour des bassins de gestion des eaux pluviales. Les espaces verts décrits ici incluent les caractéristiques naturelles désignées dans le présent plan dans les secteurs urbain et rural, ainsi que les grands parcs et les zones de loisirs désignés espace vert d'importance ou les endroits de plus petite taille désignés zone de parc et d'espace vert, mais non mentionnés dans le Plan officiel. Les espaces verts comme le canal Rideau, le cimetière Beechwood, la Ferme expérimentale centrale et d'autres paysages du patrimoine culturel font également partie de cette catégorie, tout comme les couloirs fluviaux et les sentiers récréatifs reliant des espaces verts.

La valeur attribuée aux différents secteurs du réseau d'espaces verts varie sur un continuum, comme l'indique le diagramme 2.75. Les grandes forêts et terres humides dans le secteur rural ont été définies comme les secteurs les plus importants dans la ville au chapitre de la préservation des fonctions écologiques et de la diversité de la flore et de la faune. Dans les villages et dans le secteur urbain, l'importance qu'on attache aux espaces verts et aux boisés reflète aussi l'intérêt qu'ils présentent en réponse à des besoins humains : un endroit vert où relaxer, une salle de classe et un laboratoire vivants, un endroit où s'adonner à des activités récréatives de plein air. Dans le secteur urbain et dans les villages, les espaces verts et les boisés aident également à créer un sentiment d'identité particulière et fournissent des limites, des caractéristiques physiques et des zones tampons dans et entre les collectivités. Ils atténuent le climat et fournissent un endroit où cultiver des aliments dans des potagers communautaires. À titre de lieux historiques, les paysages du patrimoine culturel nous renseignent sur notre passé.



**Change to Figure 2.7 and change CEINTURE VERTE BY CEINTURE DE VERDURE**

La forêt d'Ottawa s'étend partout dans les espaces verts de la ville et se présente sous la forme d'arbres individuels dans les quartiers résidentiels, de boisés protégés dans les nouvelles collectivités et de forêts dans le secteur rural. Les arbres améliorent la qualité de l'air et de l'eau autour d'eux, créent un abri pour les êtres humains et la faune et sont agréables à regarder. Dans le secteur urbain, les grands arbres arrivés à maturité sont particulièrement précieux : des arbres de cette taille ne pousseront plus jamais le long des routes urbaines et dans d'autres secteurs, à moins de réduire la quantité de sel épandu sur les routes et la présence d'autres polluants. Globalement, à peu près 28 % du territoire de la ville est boisé.

Les résidents d'Ottawa accordent une grande importance aux espaces verts de la ville et reconnaissent l'apport de ceux-ci à leur qualité de vie. Au fur et à mesure que la population augmentera jusqu'en 2021, la Ville aura pour défi de maintenir des niveaux de qualité élevés tout en accueillant de nouvelles communautés et en réalisant des projets d'aménagement intercalaire et de réaménagement dans les quartiers existants. Depuis la fusion de 2001, la Ville ne s'est jamais trouvée dans une position aussi



favorable pour relever ce défi. Constituant maintenant un seul palier de gouvernement, elle peut faire preuve de leadership et poursuivre une vision unique pour toutes les formes d'espaces verts, en collaboration avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé et la collectivité.

Le Conseil a adopté le Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa afin d'exposer ses objectifs : un approvisionnement suffisant d'espaces verts, facilement accessibles aux résidents, constitués en un réseau d'espaces de haute qualité planifié et maintenu de manière durable. Une importante réalisation du plan a été d'évaluer et de cartographier tous les espaces verts qui se trouvent dans le secteur urbain, qu'ils aient relevé d'anciennes administrations municipales, de la Commission de la capitale nationale ou d'autres organismes. L'épine dorsale du plan directeur est le réseau d'espaces verts urbains, un ensemble continu de terres naturelles, d'espaces libres et de loisirs qui un jour pourrait relier tous les quartiers d'Ottawa à un plus grand réseau rattaché à la Ceinture de verdure et couvrant toute la ville. La planification d'espaces verts par rapport à un réseau d'espaces verts :

- favorise l'accessibilité des espaces verts à l'échelle de la ville;
- aide à cerner les priorités de la Ville pour combler les lacunes et étendre le réseau;
- crée un contexte propice à l'aménagement de quartiers et de plus grandes collectivités qui comprennent des liens au réseau;
- favorise la durabilité des terres naturelles à l'intérieur du réseau.

Les biens-fonds qui jouxtent le réseau d'espaces verts urbains sont également importants, surtout les terres naturelles qui restent à l'intérieur des limites du secteur urbain, illustrés à l'Annexe A. En 2006, une évaluation des zones naturelles restantes, appartenant au réseau urbain ou le jouxtant, a été réalisée dans le cadre de l'Étude d'évaluation environnementale des espaces naturels urbains (mars 2005) et de l'addenda (mars 2006), approuvés par le Conseil municipal. L'étape de la mise en œuvre de cette étude sera l'occasion de déterminer les terres auxquelles accorder la priorité afin d'en préserver la valeur environnementale en en faisant l'acquisition ou par d'autres moyens.

Le Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa propose diverses stratégies en vue de réaliser les objectifs du Conseil en la matière, notamment un engagement à élargir le réseau de sentiers polyvalents à l'échelle de la ville, la préparation de plans servant à combler les lacunes dans le réseau et l'élaboration de lignes directrices pour la conception de « rues vertes » et de parcs. Outre l'application de ces stratégies précises, la mise en œuvre du Plan directeur des espaces verts sera assurée par l'exercice quotidien des activités municipales. En effet, la Ville précise sa vision des espaces verts en 2021 par ses responsabilités en matière de planification et d'examen des aménagements, en réalisant des travaux publics et par la gestion de ses propres biens-fonds. Le plan directeur est donc mis en œuvre en partie par des mesures qui ne sont pas énoncées dans le Plan officiel et en partie par des politiques figurant dans la présente sous-section et dans d'autres parties du plan. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]

### **Politiques**

1. Afin d'exprimer ses objectifs en matière d'espaces verts dans le secteur urbain, le Conseil municipal a adopté un Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa qu'il mettra en œuvre en prenant les mesures suivantes :
  - a. désigner dans le Plan officiel les espaces verts, y compris les parcs municipaux ou les groupes de parcs municipaux d'une superficie minimale de 7 hectares, de manière à refléter leur fonction, et assurer que leurs limites sont correctement définies dans le Règlement de zonage;
  - b. encourager une conception urbaine de grande qualité et conforme aux objectifs et aux principes énoncés à la sous-section 2.5.1, laquelle préconise l'intégration des terres naturelles, des espaces libres et de loisirs dans la conception;

- c. profiter des occasions de créer des espaces verts lors de travaux publics, par exemple en rehaussant la végétation et les fonctions naturelles ou en incluant des espaces verts ou de loisirs à titre d'éléments intégraux de nouveaux ouvrages publics;
- d. prendre en compte la fonction d'espace vert de tout bien-fonds municipal excédentaire avant qu'une décision ne soit prise relativement à sa cession. La Ville consultera la collectivité avant d'envisager la cession d'un parc public, et le produit de la vente d'un parc sera affecté uniquement à l'acquisition ou à l'amélioration de parcs. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
2. La Ville fera l'acquisition dans le secteur urbain de terrains qui doivent être de propriété publique pour assurer l'aménagement d'espaces verts, conformément aux politiques d'acquisition de la sous-section 5.2.1. En outre, les plans de conception communautaire élaborés pour les collectivités en développement peuvent aider à préciser les priorités en matière d'acquisition de terrains destinés à l'aménagement d'espaces verts. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
3. La Ville poursuivra les occasions de bâtir le réseau d'espaces verts urbains :
  - a. en examinant les demandes d'aménagement soumises afin de cerner les occasions, à différentes échelles, de combler les lacunes du réseau, de créer des raccordements au réseau d'espaces verts urbains et de prolonger celui-ci dans les collectivités en développement chaque fois que c'est possible;
  - b. en concevant les couloirs de transport, l'infrastructures et les autres installations municipales afin de combler les lacunes du réseau et ainsi de prolonger celui-ci jusqu'aux communautés urbaines nouvelles et établies;
  - c. en aménageant des tronçons prioritaires du réseau de sentiers polyvalents de la ville;
  - d. en forgeant des partenariats avec des intervenants publics et privés en vue de donner accès aux espaces verts. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
4. ~~Les demandes visant à faire modifier le zonage des terrains situés dans les secteurs urbain ou dans des villages lorsque ce zonage a trait à la conservation, à un cours d'eau ou à des terrains de loisirs seront évaluées en fonction de leur apport aux espaces verts locaux et au réseau d'espaces verts urbains, de leur emplacement par rapport au réseau ainsi que de la possibilité d'assurer un accès public ou d'acquies ces espaces.~~ [Décision de la CAMO #1582, 17 juin 2005] [Modification no 45, 27 septembre 2006]
5. Les espaces ouverts privés, comme les marinas et les terrains de camping et de golf contribuent aux espaces verts d'Ottawa. Lors de l'examen d'une demande de modification du Règlement de zonage pour un tel bien-fonds, la Ville examinera la possibilité de maintenir le réseau d'espaces verts dans ce secteur et ainsi d'atténuer les répercussions d'une perte d'espace ouvert ou pourra envisager l'acquisition des terrains, conformément à la politique 6 de la sous-section 5.2.1 du présent plan. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
6. Le Conseil poursuivra l'atteinte de la cible en matière d'espaces verts (espaces ouverts et de loisirs) dans de grands pans du secteur urbain, de manière à respecter les objectifs fixés dans le Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa. La cible visée est de 4 hectares par 1 000 habitants **ou environ 16 à 20 % du territoire brut**. Les espaces verts et de loisirs sont des biens-fonds publics et généralement accessibles au public, notamment les parcs, les sentiers récréatifs d'importance, les terrains désignés « caractéristique naturelle urbaine » ou « espace vert d'importance », les plaines inondables, les terres vulnérables et les installations de gestion des eaux de ruissellement. Les espaces verts auxquels l'accès est restreint, tels les terrains d'écoles, les terrains de golf privés et les autres installations et propriétés utilisés comme espaces ouverts de façon temporaire (les terrains réservés aux grands couloirs et aux principales infrastructures de transport, par exemple), ne seront pas pris en considération pour déterminer la mesure dans laquelle les objectifs sont atteints. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
7. Les espaces verts désignés dans le présent plan sont des atouts importants pour la qualité de la vie dans une collectivité et pour l'intégrité environnementale de la ville. Les aménagements sur des biens-fonds contigus à un espace vert d'importance, une caractéristique naturelle urbaine ou un bien-fonds dans la Ceinture de verdure peuvent autant bénéficier de ces espaces verts qu'avoir un impact important sur ces derniers. La Ville a pour but d'assurer que la conception et les caractéristiques des

aménagements privés et des travaux publics contigus à ces espaces verts en rehaussent la visibilité et l'accessibilité et contribuent à les relier au réseau d'espaces verts urbains.

8. ~~Au moment de l'examen des demandes d'aménagement, la Ville tiendra compte du rôle central que jouent la rivière des Outaouais, la rivière et le canal Rideau ainsi que d'autres rivières et cours d'eau, dans la santé environnementale de la Ville, ainsi que leur contribution au patrimoine culturel, à la beauté du paysage et aux activités récréatives. L'accès public aux rives de ces masses d'eau et d'autres masses d'eau sera protégé dans le cadre du processus de désignation des terrains, expliqué à la sous-section 4.6.3, en tant que terrains publics ou par d'autres mécanismes, notamment :~~
  - a. ~~création de propriétés publiques, de servitudes de conservation et de fiducies foncières publiques, prise d'engagements restrictifs, création de primes ou autres moyens jugés appropriés au cas par cas;~~
  - b. ~~conservation des emplacements affectés à la construction de routes ouvertes et non ouvertes à la circulation lorsque cela offre la possibilité d'un accès public à la rive;~~
  - c. ~~durant la conception de ponts ou d'autres ouvrages publics à une rive ou de la prestation de conseils concernant les ouvrages conçus par d'autres organismes publics, fourniture d'un accès public à la rive. [Modification no 45, 27 septembre 2006]~~
9. En attendant l'élaboration d'une stratégie des forêts, la Ville visera à atteindre l'objectif que le couvert forestier représente 30 % de l'ensemble du territoire d'Ottawa. La Ville accroîtra la couverture forestière dans les secteurs urbain et rural dans le cadre du processus de planification et d'examen des propositions d'aménagement :
  - a. en désignant et protégeant des zones écologiques dans le Plan officiel, y compris par des dispositions sur l'évaluation environnementale des biens-fonds contigus;
  - b. en mettant l'accent sur la conservation et la plantation d'arbres dans les exigences concernant les aménagements privés et les travaux publics, y compris les couloirs routiers, les parcs et les immeubles municipaux;
  - c. en élaborant des lignes directrices sur la plantation et la conservation d'arbres dans le cadre du processus d'examen des demandes d'aménagement, y compris une politique de dédommagement pour la perte d'une forêt à cause d'un aménagement. Préparée en consultation avec le secteur de l'aménagement et la collectivité, la politique examinera divers modes de dédommagement, y compris la plantation d'arbres sur d'autres emplacements appartenant au requérant ou à la Ville. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
10. Par le Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa, le Conseil se fixe pour objectif de fournir les espaces verts et de loisirs de la politique 8 4 à moins de 400 mètres de toute habitation dans les secteurs principalement résidentiels du secteur urbain. Cet objectif vise à garantir qu'un espace vert est aisément accessible à tous les résidents. Des objectifs plus précis d'accessibilité peuvent être fixés dans les plans de conception communautaire et dans d'autres plans, le cas échéant. À titre d'exemple, des objectifs de réduction de la distance entre les habitations et les espaces verts pourraient être appropriés lorsque les densités résidentielles sont supérieures et que moins d'espaces verts privés sont disponibles, comme dans les centres polyvalents ou les quartiers résidentiels dans lesquels les personnes âgées ou les jeunes enfants bénéficieraient d'une courte distance à parcourir. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
11. La Ville collaborera avec les offices de protection de la nature, les propriétaires fonciers ruraux, les organismes communautaires, d'autres organismes œuvrant dans le domaine de la foresterie urbaine ou de la foresterie sur des terres privées et avec d'autres parties intéressées pour élaborer une stratégie de gestion et de protection des forêts dans les secteurs rural et urbain. Ceci comprendra :
  - a. l'adoption d'un règlement municipal sur l'abattage des arbres et la conservation des boisés en vertu de la *Loi sur les municipalités*;
  - b. l'élaboration de plans de gestion à jour pour les forêts qui appartiennent à la Ville;
  - c. l'adoption de pratiques exemplaires pour la gestion des arbres de rue et les boisés appartenant à la Ville et d'un rôle de chef de file des programmes de foresterie urbaine à l'échelle du Canada;
  - d. la poursuite des efforts de rétablissement de l'état naturel des espaces verts de la Ville.

12. De concert avec les offices de protection de la nature et d'autres intervenants intéressés, la Ville élaborera un règlement aux termes de la *Loi sur les municipalités* pour réglementer l'enlèvement du sol arable.
13. De concert avec les offices de protection de la nature, la Ville donnera son appui à l'intendance des biens-fonds privés, notamment :
  - a. par des mesures incitatives, comme le programme d'assainissement des eaux rurales et le programme de reboisement rural;
  - b. en encourageant les programmes de financement public à mettre l'accent sur des mesures d'amélioration des écosystèmes, telles que l'augmentation de la couverture végétale sur les pentes abruptes ou le long des berges, ou l'amélioration des liens entre les habitats fauniques;
  - c. par la diffusion d'information sur l'intendance des terres aux propriétaires fonciers ruraux.

## 2.5 – Création de collectivités où il fait bon vivre

Les éléments de base d'une collectivité où il fait bon vivre sont simples. Dans le secteur urbain, une collectivité où il fait bon vivre dispose de logements appropriés à un prix que les gens peuvent se permettre. Elle est construite autour d'espaces verts et on y trouve à proximité des endroits où magasiner, socialiser et se divertir. Les résidents savent où se trouvent la bibliothèque, les services de santé, les écoles et les autres installations communautaires locaux. Bon nombre de ces services se trouvent à une distance appropriée pour la marche ou la bicyclette, et forment le cœur d'une collectivité. Un bon réseau de transport en commun donne un accès pratique à des endroits à l'extérieur de la collectivité. Des vues et des repères familiers permettent aux résidents de savoir où ils sont et des bâtiments patrimoniaux leur rappellent leur histoire. La plupart des lieux de travail à l'extérieur de la collectivité se trouvent à une distance de navette raisonnable. Dans le secteur rural, une collectivité où il fait bon vivre dispose d'un grand nombre des caractéristiques qu'ont les quartiers urbains où il fait bon vivre. Dans les villages où il fait bon vivre le sentiment d'appartenance à la communauté est fort et ils attirent leurs voisins dispersés dans la campagne, qui viennent y magasiner et obtenir des services.

De nombreuses collectivités à Ottawa offrent la plupart des éléments de base d'une collectivité où il fait bon vivre, mais il y a de grandes variations, ce qui donne un cachet unique à chaque collectivité. Or, les collectivités d'Ottawa changent. La croissance démographique, le développement économique, les ressources limitées, les préoccupations environnementales et les contraintes financières engendrent une réévaluation de comment nous vivons et planifions nos collectivités.

Le Plan officiel propose que les collectivités à Ottawa s'appuient sur les éléments de base suivants : de bons logements et emplois, plein d'espaces verts, un sens d'histoire et de culture. Mais il propose aussi de créer des collectivités où l'on vit mieux en se concentrant davantage sur la conception communautaire et le développement de la conscience communautaire, particulièrement au sein et autour des centres polyvalents et des rues principales qui ont un fort potentiel de croissance. Le fait de privilégier la conception communautaire attire l'attention sur l'aspect des bâtiments et des espaces qui les entourent et sur le rôle qu'ils jouent dans leur environnement. Étant donné que les meilleures conceptions urbaines sont aussi celles qui tiennent le mieux compte du milieu en cause, des personnes à qui elles sont destinées et de la communauté qui l'entoure, cette approche favorise la créativité et le dialogue.  
[Modification n° 28, 13 juillet 2005]

### 2.5.1 – **Esthétique urbaine et compatibilité** ~~Aménagement compatible et conception communautaire~~

[Modification n° 28, 13 juillet 2005]

#### **Esthétique urbaine** ~~Compatibilité~~

Un ingrédient important qui entre dans la construction de communautés où il fait bon vivre consiste à créer des espaces de qualité pour les gens. La conception de collectivités traite généralement des modes et des emplacements d'utilisation du sol, des densités relatives, des réseaux de rues et de l'attribution d'installations et de services communautaires. L'esthétique urbaine se préoccupe davantage de détails relatifs à l'apparence des bâtiments, des paysages de rue et des espaces publics qui les jouxtent ainsi que de la manière dont ils forment un tout. Des éléments d'esthétique subtils doivent ensemble créer des caractéristiques globales qui reflètent l'unicité de l'histoire, du paysage ou de la culture de la collectivité. La conception communautaire L'esthétique urbaine est une approche spatiale qui permet de voir l'environnement bâti à l'échelle humaine et dans ses trois dimensions. L'esthétique urbaine et l'architecture de qualité permettent de créer des espaces communautaires vivants qui ont un caractère distinct et des liens significatifs entre les espaces publics, les formes bâties, l'histoire de la collectivité et le paysage environnant. Elle nous donne les outils requis pour transformer le milieu en espaces vitaux qui rapprochent les gens et les lieux. Les composantes du milieu de nos collectivités à l'égard desquelles l'esthétique urbaine joue un rôle sont notamment :

- **la forme bâtie**, les bâtiments, constructions, ponts, enseignes, clôtures, fontaines, statues et toute autre chose construite, ajoutée ou créée sur une parcelle de terrain;
- **les espaces ouverts**, les rues, parcs, places, cours intérieures, cours avant, boisés, secteurs naturels et tout autre espace naturel ou vert qui ont trait à la structure de la ville;
- **l'infrastructure**, les trottoirs, pistes cyclables, couloirs du transport en commun, lignes de transport d'électricité, réverbères, parcs de stationnement et tout autre élément, service ou réseau desservant la collectivité de l'infrastructure au-dessous ou sous le sol niveau du sol qui a une incidence sur la conception de la sphère publique.

Ces composantes de base combinées suscitent des impressions durables puisque les paysages de rue et les quartiers contribuent à créer une spécificité communautaire où le tout est plus grand que la somme des parties. C'est cette réciprocité entre le milieu bâti et le milieu naturel et l'utilisation qu'en ont faite les gens qui a donné des espaces distinctifs tels que le marché By, Manotick et Westboro, des rues telles que la rue Elgin et le boulevard Centrum et des espaces verts tels que le canal Rideau.

### **Compatibilité**

En appui à la création de collectivités vivantes et complètes, La stratégie de gestion de la croissance de la Ville prévoit un aménagement plus dense dans le secteur urbain au cours des vingt prochaines années, tandis que l'aménagement du secteur rural sera axé sur les villages. La construction de bâtiments dans un secteur qui a été aménagé sur une longue période exige l'adoption d'une approche sensible aux différences entre l'aménagement proposé et le secteur existant et respectueuse des caractéristiques établies d'une collectivité. Le Plan officiel fournit des directives concernant les mesures qui atténueront les différences et favoriseront la compatibilité entre la forme et la fonction. Une densification réussie demande une certaine souplesse et aussi une variété qui complète le caractère des communautés existantes.

De façon générale, un aménagement compatible est un aménagement qui, sans supposer nécessairement la construction de bâtiments identiques ou semblables à ceux qui se trouvent déjà dans le voisinage, améliore néanmoins une communauté établie et coexiste avec l'aménagement existant sans avoir d'effets négatifs indus sur les propriétés avoisinantes. Il « s'intègre bien » au contexte physique et « s'harmonise » avec les fonctions qui l'entourent. En somme, plus un nouvel aménagement réussit à incorporer dans sa conception les caractéristiques communes de son milieu, plus il sera compatible avec celui-ci. Néanmoins, un aménagement peut être conçu pour bien s'intégrer et s'harmoniser à un contexte donné sans pour autant être « identique » à l'aménagement existant. Lorsqu'une nouvelle vision pour un secteur est définie dans un plan de conception communautaire ou par tout autre exercice de planification approuvé par le Conseil, ou lorsque le Règlement de zonage permet un aménagement qui diffère physiquement de ce qui existe actuellement, tenir compte de la compatibilité permettra à l'aménagement de contribuer à la réalisation de cette vision tout en respectant le caractère général du quartier.

Des critères objectifs pour évaluer la compatibilité sont énoncés dans la sous-section 4.11. Les demandes d'aménagement et les propositions d'ouvrages publics seront évaluées dans le contexte de la présente sous-section et de la sous-section 4.11.

### **Conception communautaire**

~~Pour bâtir des collectivités où il fait bon vivre, il est important de créer des lieux de qualité pour les résidents. La conception communautaire est une façon de penser l'espace, de voir le milieu bâti en trois dimensions et à l'échelle humaine. Une bonne conception urbaine et une architecture de qualité peuvent contribuer à créer des endroits agréables ayant un caractère distinctif. Ce sont les outils qui transforment l'environnement en des lieux empreints de vitalité où se nouent des liens étroits entre les habitants et leur milieu. Les composants de l'environnement où la conception joue un rôle de premier plan sont les suivants :~~

- ~~• un milieu bâti qui comprend des bâtiments, des structures, des ponts, des panneaux, des clôtures, des fontaines, des statues et tout autre élément qui a été construit, ajouté ou créé sur un terrain;~~
- ~~• des espaces libres, y compris des rues, des parcs, des places publiques, des cours intérieures, des cours avant, des boisés, des aires naturelles et tout autre espace vert ou naturel ayant un lien avec la structure de la ville;~~
- ~~• une infrastructure, y compris des trottoirs, des pistes cyclables, des corridors réservés au transport en commun, des lignes hydroélectriques, des lampadaires, des parcs de stationnement ou tout autre élément, service ou réseau d'infrastructure terrestre ou souterraine servant la communauté.~~

~~Ensemble, ces modules créent des impressions durables, des lieux où les paysages de rue et les quartiers contribuent à une identité communautaire qui est davantage que la somme de ses parties. C'est l'interaction réussie entre le milieu bâti et le milieu naturel et l'utilisation qu'en font les résidents qui nous ont donné des endroits spéciaux comme le marché By, Manotick et Westboro, des rues comme la rue Elgin et le boulevard Centrum et des espaces libres comme le canal Rideau.~~

### **Objectifs et principes de conception**

Les objectifs de conception du présent plan sont des énoncés qualitatifs qui précisent de quelle façon l'administration municipale souhaite influencer sur le milieu bâti à mesure que la ville évolue et acquiert de la maturité. Ces objectifs de conception sont évoqués à grands traits et doivent s'appliquer à toutes les désignations d'utilisation du sol, que ce soit à l'échelle de la ville ou qu'elles soient propres à un emplacement. Les principes de conception précisent par ailleurs comment la Ville espère concrétiser chacun des objectifs de conception, bien que ceux-ci puissent ne pas pouvoir être réalisés dans tous les cas.

~~Un nouvel appendice au Plan officiel intitulé L'Appendice 3, intitulé Cadre de conception, sera préparé sous peu. Ce document, qui ne fait fera pas partie du présent Plan, renfermera un certain nombre de suggestions relatives à la conception qui proposeront, par exemple, des aux moyens de respecter les objectifs et les principes de conception. Ces considérations ne se veulent toutefois pas normatives et ne seront fournies qu'à titre de liste de contrôle. Aucune d'entre elles n'est e sera formulée comme une politique; on souhaite plutôt qu'elles encouragent les auteurs de propositions d'aménagement à montrer comment leurs propositions peuvent faciliter l'atteinte des objectifs de conception de la Ville. Les promoteurs sont libres de préparer des plans novateurs inspirés des objectifs et des principes de conception, mais ne sont pas tenus de se limiter aux suggestions que contiendront les considérations relatives à la conception. [Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]~~

### **Objectifs de conception**

- 1. Favoriser le sentiment d'appartenance à la communauté en créant et en conservant des lieux ayant leur propre identité.**

### **Principes :**

La conception doit :

- appuyer l'image globale d'Ottawa en tant que capitale nationale;
- reconnaître et refléter l'histoire de la ville ou de la collectivité;
- promouvoir une qualité propre à une grande métropole ainsi qu'à une destination touristique et d'affaires de choix;
- créer des lieux distinctifs et tenir compte de l'identité locale dans les modes d'aménagement, l'architecture paysagée et la culture;
- refléter une compréhension profonde et sensible du lieu, du contexte et du milieu;
- envisager l'art public tôt dans le processus de conception et en faire, s'il y a lieu, une composante du projet.

## **2. Définir des espaces publics et privés de qualité par l'aménagement.**

### **Principes :**

La conception doit :

- définir clairement et relier les espaces publics et privés :
  - en déterminant et en délimitant des espaces à l'aide de bâtiments, de constructions et de l'aménagement paysagé,
  - en reconnaissant que chaque bâtiment fait partie d'un grand tout qui contribue à la cohérence globale du tissu urbain;
- favoriser et rehausser la qualité, le caractère et la délimitation spatiale des espaces publics;
- considérer les rues comme des espaces publics;
- encourager la continuité des façades donnant sur la rue. Lorsque les façades continues ne sont pas une caractéristique dominante du paysage de rue, la construction intercalaire graduelle dans les espaces vides entre les bâtiments et entre ceux-ci et la rue sera favorisée avec le temps. Selon le stade de l'évolution de la rue, il peut s'avérer opportun de donner corps à ce principe de diverses façons, par exemple par la forme bâtie, l'aménagement paysagé et l'ornementation architecturale;
- assurer un lien entre les bâtiments et entre ceux-ci et la rue;
- répondre prioritairement aux besoins des piétons;
- offrir des espaces publics attrayants et des points de vues importants;
- réduire le plus possible l'exposition des résidents à des niveaux de bruit susceptibles de nuire à leur santé et à leur bien-être.

## **3. Créer des lieux sécuritaires et accessibles, où il est facile de se déplacer.**

### **Principes :**

La conception doit :

- relier de façon compréhensible les bâtiments et les espaces au moyen d'un réseau de routes, de trottoirs et de sentiers. Ces liens doivent être accessibles à tous les usagers et répondre aux principes de l'accès universel. Lorsqu'ils mènent à un bâtiment, leur conception doit permettre aux personnes ayant une déficience physique ou sensorielle d'avoir facilement accès au bâtiment et à ses installations;
- intégrer si possible le transport en commun aux aménagements existants et nouveaux;
- prévoir une signalisation appropriée (p. ex., au niveau des dimensions et de l'emplacement des panneaux) pour désigner les sentiers, les intersections et les points d'intérêt;
- créer, lorsqu'il y a lieu de le faire, des lieux et des espaces visibles et sécuritaires qui puissent être utilisés avec confiance à toute heure du jour et de la nuit.

4. **Veiller à ce que le nouvel aménagement respecte le caractère des secteurs existants.**

**Principes :**

La conception doit :

- faire en sorte que le nouvel aménagement enrichisse et revitalise les environs;
- favoriser l'évolution de la forme bâtie grâce à l'innovation et au style architectural;
- respecter la masse, le rythme, le caractère et le contexte de l'endroit.

5. **Tenir compte de l'adaptabilité et de la diversité en créant des lieux pouvant s'adapter et évoluer facilement au fil du temps et qui soient caractérisés par la variété et le choix.**  
**[Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]**

**Principes :**

La conception doit :

- créer, au gré du temps, une forme urbaine plus compacte;
- être assez souple pour que les bâtiments et les espaces s'adaptent à divers usages possibles suivant l'évolution des conditions sociales, économiques et technologiques;
- tenir compte du fait que les différentes parties de la ville n'en sont pas au même stade de développement et reconnaître que les bâtiments et l'aménagement des emplacements présenteront des caractéristiques différentes au fil de leur évolution;
- répondre aux besoins de personnes dont les revenus et les styles de vie diffèrent à diverses étapes du cycle de vie.

6. **Comprendre et respecter les caractéristiques et les processus naturels et promouvoir un dans la conception de l'aménagement favorable à la durabilité de l'environnement.**

**Principes :**

La conception doit :

- protéger le patrimoine naturel de la ville et adopter une approche écosystémique à la conception qui appuie les fonctions naturelles, telles que le drainage naturel, l'alimentation d'une nappe souterraine et son vidange et l'habitat faunique;
- protéger, intégrer et mettre en valeur la forêt urbaine, la couverture végétale, les couloirs de verdure et les espaces verts, les caractéristiques environnementales et les paysages ainsi que la topographie existante, chaque fois qu'il est possible et opportun de le faire;
- incorporer des moyens de rétention des eaux de ruissellement sur les lieux;
- entraîner une réduction de la consommation des ressources;
- réduire le rejet de contaminants dans l'environnement. [Décision de la CAMO n° 2649, 21 septembre 2006]

7. **Maximiser l'efficacité énergétique et favoriser la conception durable qui aura pour effet de réduire la consommation de ressources et l'utilisation d'énergie par l'environnement bâti.**

**Principes**

La conception doit :

- orienter les aménagements afin qu'ils tirent profit au maximum de gains solaires passifs, de la ventilation naturelle et de l'utilisation de formes d'aménagement et des modes de construction écoénergétiques;
- envisager l'utilisation de systèmes d'énergie renouvelable et de remplacement;



- maximiser les occasions d'utiliser des moyens de transport durables (marche, bicyclette, installations et correspondances du transport en commun);
- réduire les surfaces dures et maximiser la perméabilité de l'emplacement et de l'aménagement paysagé;
- maximiser la réutilisation et le recyclage des ressources et des matériaux;
- utiliser les technologies de bâtiment écologiques et les systèmes de pointage tels que LEED (Leadership in Energy and Environmental Design)
- utiliser des mesures à la fine pointe des techniques de conservation de l'eau et d'utilisation efficiente de la ressource.

### **Conception urbaine d'Ottawa : Stratégie de mise en œuvre de la conception urbaine communautaire**

Il existe bien des façons acceptables de respecter les politiques, les objectifs et les principes de conception du présent plan, selon le contexte local, les circonstances et la créativité personnelle des intervenants dans le processus d'aménagement. Le Plan officiel n'a pas pour but de prescrire des solutions de conception précises. On attend plutôt des auteurs de propositions d'aménagement qu'ils expliquent comment leur projet respecte et concrétise les objectifs et les principes de conception.

L'application des objectifs et des principes de conception devrait se faire en harmonie avec la vision stratégique du plan pour la gestion de la croissance, soit d'arriver à une forme d'aménagement plus dense et plus compacte afin de créer et de maintenir des communautés attrayantes où les bâtiments, les espaces verts et les modes de transport se marient bien les uns aux autres. Les divers secteurs de la ville en sont à des stades différents d'évolution et de maturité, ce qui peut influencer sur la capacité d'y mettre en œuvre intégralement tous les aspects des objectifs et des principes de conception à un moment donné. Néanmoins, une bonne conception à tous les stades de la croissance et de l'aménagement d'un secteur jouera un rôle important dans la réussite de la stratégie de gestion de la croissance. La Ville emploiera tous les outils dont elle dispose pour parvenir à une conception communautaire respectueuse des objectifs et des principes établis. Au nombre de ces outils, citons :

- des politiques de conception axées sur une utilisation précise, énoncées dans d'autres sous-sections du présent Plan;
- l'application de règlements de zonage;
- des lignes directrices relatives à la conception approuvées par le Conseil pour une utilisation ou un contexte particuliers;
- des normes de conception concernant l'infrastructure publique;
- des évaluations environnementales;
- l'examen des demandes d'aménagement et les processus d'approbation;
- des plans de conception communautaire, des plans secondaires, des politiques s'appliquant à des sites particuliers, des projets d'améliorations communautaires et d'autres études de planification.

### **Conception urbaine d'Ottawa**

Afin de concrétiser les politiques, les objectifs et les principes du présent plan en matière de conception communautaire, la Ville utilisera un éventail d'outils législatifs et administratifs en vue de mettre en œuvre une stratégie globale intitulée Conception urbaine d'Ottawa. Cette stratégie à volets multiples consistera notamment :

- à explorer des programmes moyens comme les programmes d'encouragement, les lignes directrices en matière de conception et les approches de zonage, ainsi que des outils comme la modélisation informatique, en vue de favoriser une créativité accrue et une meilleure conception urbaine;
- à chercher à intégrer des considérations de conception urbaine dans l'examen des propositions d'aménagement en apportant des changements aux processus administratifs et en précisant les principes directeurs en matière d'aménagement;
- à envisager la possibilité de mettre sur pied des processus et des groupes officiels d'examen de la conception;

- à sensibiliser davantage les gens à la conception en organisant des concours de conception pour les bâtiments municipaux, les espaces verts et d'autres projets, ainsi que des charrettes de conception à l'égard des plans de quartier ou d'emplacements ou de secteurs clés;
- à reconnaître l'excellence dans le domaine de la conception par les Prix de l'esthétique urbaine d'Ottawa au moyen d'un programme de prix et par des campagnes d'éducation et des initiatives de promotion en partenariat avec le secteur privé, les associations professionnelles et d'autres intervenants;
- à étudier les possibilités de faire examiner les projets d'aménagement par les pairs : architectes, architectes paysagistes et urbanistes;
- à reconnaître que l'art est une composante importante de la conception et de la mise en valeur des lieux publics;
- à donner le ton en matière de conception urbaine en veillant à la qualité des par des normes d'esthétique pour les ouvrages publics entrepris par la Ville et par son rôle de partenaire des communautés, de l'industrie de l'aménagement et d'autres ordres de gouvernement.
- à intégrer les dispositions relatives à la conception du présent plan aux recommandations en matière de conception des évaluations environnementales et aux concepts fonctionnels des projets d'immobilisations;
- à adapter les plans de conception communautaire, les plans secondaires, les politiques propres à un emplacement, les plans d'amélioration communautaire et les autres exercices de planification ainsi que les études aux nouvelles priorités issues des politiques, objectifs et principes d'esthétique du plan.

Également dans le cadre de sa stratégie Conception urbaine d'Ottawa, la Ville a préparera, de concert avec les parties intéressées et l'ensemble de la communauté, une série de lignes directrices ponctuelles ou thématiques qui porteront sur diverses questions de conception ayant trait notamment à l'aménagement intercalaire résidentiel, aux rues principales, aux services au volant, etc. Plus précises et de portée plus circonscrite que les objectifs et principes de haut niveau qui s'appliquent à l'échelle de la ville énoncés dans le présent Plan, ces lignes directrices ne feront pas partie de celui-ci, mais constitueront plutôt des documents distincts approuvés par le Conseil municipal.

## **Politiques**

### **Application des objectifs et des principes de conception**

1. Dans la préparation des plans de conception communautaire, l'examen des demandes d'aménagement, les études, les autres plans et les ouvrages publics qu'elle entreprendra, la Ville se conformera aux objectifs et aux principes de conception énoncés ci-dessus. Les auteurs de propositions d'aménagement devront expliquer comment leur projet respecte l'intention des objectifs et des principes de conception. Les considérations de conception qui seront précisées à l'appendice 3 illustreront certaines façons dont les objectifs et les principes de conception pourront être réalisés. L'importance de chaque principe sera évaluée et pondérée selon les circonstances particulières faisant l'objet de l'examen. S'il est nécessaire que les objectifs et les principes de conception soient pris en compte sans exception, les éléments ne s'appliqueront pas intégralement dans tous les cas et n'auront pas toujours la même importance. La Ville collaborera avec la communauté dans son ensemble afin de préciser de quelle façon le cadre de conception sera mis en œuvre à l'égard de types particuliers de demandes d'aménagement.

### **Excellence de la conception**

2. La Ville s'attend à ce que la conception architecturale et urbaine soit excellente et à ce que tout aménagement soit conçu en tenant bien compte de l'impact qu'il est susceptible d'avoir sur les environs immédiats et le contexte plus large.

### **Secteurs prioritaires de conception**

3. La Ville reconnaît les biens-fonds suivants comme étant des secteurs prioritaires de conception en appui aux objectifs du présent plan visant à orienter la croissance, à protéger et à rehausser les caractéristiques et la durabilité des nombreuses collectivités à utilisations polyvalentes, à concrétiser les dispositions générales en matière d'esthétique du présent plan et à coordonner les efforts et les dépenses améliorations de conception urbaine. Les secteurs prioritaires de conception sont les secteurs polyvalents où les aménagements publics et privés ainsi que les partenariats avec la collectivité doivent avoir comme résultat de rehausser l'environnement piétonnier et le caractère unique de chaque collectivité. L'on doit adopter une approche créatrice et concertée en réponse aux occasions contextuelles lorsqu'on procède à la mise en œuvre d'éléments de l'esthétique urbaine tels que des commodités destinées aux piétons, les composantes du paysage de rue, les façades de bâtiments et les améliorations de leur emplacement, l'art public, l'éclairage, la signalisation communautaire et l'aménagement paysagé. Les secteurs suivants sont considérés comme tant des secteurs prioritaires de conception :
- a. Les secteurs ciblés pour la densification désignés à l'Annexe B : secteur central, centre polyvalents, centres villes, rues principales traditionnelles et artères principales; Les secteurs du centre-ville définis dans la Stratégie de conception urbaine du centre-ville d'Ottawa;
  - b. les rues et les artères principales désignés à l'Annexe B du présent plan;
  - c. les centres d'utilisations polyvalentes désignés dans l'Annexe B du présent plan;
  - d. les autres secteurs aux besoins d'esthétique particuliers telles que les rues principales des villages désignées à l'Annexe A du présent plan, les noyaux centraux des villages désignés dans le Volume 2C du présent plan, les secteurs centraux des collectivités indiqués dans les plans de conception communautaire ou les plans secondaires approuvés par le Conseil municipal ou les autres secteurs désignés par le Conseil municipal, lorsqu'il y a lieu.

Dans les secteurs prioritaires de conception, tous les projets publics, les aménagements privés et les partenariats communautaires dans la sphère publique seront examinés dans le but de cerner leur contribution à un cadre piétonnier plus convivial et la façon dont ils tiennent compte des caractéristiques distinctes du secteur et des occasions uniques qui s'y présentent. Par domaine/sphère publique, on entend tous les espaces et lieux publics et privés qui sont accessibles au public et dont le public peut se servir.

Parmi les concepts créateurs et stimulants qui peuvent être utilisés afin que les secteurs prioritaires de conception exercent leur rôle principal de lieux d'importance pour les gens dans la ville, figurent les trottoirs larges, les arbres d'ombrage, le mobilier de rue et les services publics coordonnés, les arrêts du transport en commun rehaussés, l'éclairage décoratif, l'art public, les aménagements paysagés du terre-plein central, les surfaces piétonnières améliorées, les ralentisseurs, les espaces naturels publics, les aménagements compacts, le traitement esthétique des façades et les détails architecturaux, les plantations saisonnières, la signalisation distincte, les liens piétonniers, les éléments mettant en valeur les entrées de rue aménagées, les éléments commémoratifs et la décoration saisonnière.

### 2.5.2 – Logements à prix abordable

Des logements à prix abordable et appropriés pour tous les résidents constituent l'élément fondamental d'une collectivité saine où il fait bon vivre. Il s'agit aussi de la pierre angulaire de la réussite individuelle à l'école, au travail et dans la collectivité. Les politiques contenues dans le Plan officiel visent à augmenter le nombre de logements à prix abordable disponibles, de concert avec d'autres initiatives de la Ville appuyant la construction d'habitations à prix abordable.

La pénurie de logements locatifs à prix abordable constitue l'un des plus impérieux défis auxquels fait face aujourd'hui la Ville d'Ottawa. Les personnes qui se trouvent actuellement sur de longues listes

d'attente en vue d'obtenir un logement subventionné font face à des faibles taux de vacance et à des loyers qui augmentent constamment au-delà de ce qu'elles peuvent se permettre. Même les familles à revenu moyen ont de la difficulté à trouver des logements qu'elles peuvent se permettre d'acheter ou de louer.

Le manque de choix sur de nombreux marchés du logement est un problème constant. Même si 40 % des ménages à Ottawa louent leur logement, seulement 5 % des nouveaux logements construits entre 1996 et 2001 étaient des unités locatives (selon le recensement de 2001). La pénurie de logements sur un marché locatif déjà très serré à Ottawa risque de s'aggraver à cause de la transformation de logements locatifs en habitations à vendre. Un problème plus récent est la destruction de logements abordables lorsque de nouveaux projets d'aménagement sont entrepris. Pratiquement aucun logement n'est à l'abri des problèmes pouvant être causés par son vieillissement ou le manque de réparations.

Une collectivité où l'on tient compte de la diversité sociale en est une où il fait bon vivre. On assure la diversité du parc de logements en prévoyant un mélange de logements à unités multiples et de logements individuels isolés, de logements qui appartiennent à leurs occupants et de logements locatifs, de logements abordables pour les groupes dont le revenu est faible ou moyen et de logements adaptés à des ménages ayant des besoins particuliers. Les politiques contenues dans le présent Plan font en sorte que toutes les formes de logement sont permises là où des utilisations résidentielles sont généralement autorisées, sous réserve de l'application des dispositions du Règlement de zonage. La sous-section 3.1 décrit ces utilisations du sol, qui incluent les logements secondaires, les maisons de chambres, les foyers de groupe, les refuges, les maisons de retraite et les pavillons-jardins.

Les questions liées à l'abordabilité et au choix sont traitées dans les politiques de la présente sous-section, dans la sous-section 2.2.3, qui porte sur la construction d'appartements, diverses combinaisons de types d'habitations et les normes d'aménagement non traditionnelles, ainsi que dans la sous-section 4.5, qui traite de la conversion de logements locatifs et de la réglementation des démolitions.  
[Modification ministérielle n° 4, 10 novembre 2003]

Les politiques d'utilisation du sol et les dispositions réglementaires de la *Loi sur l'aménagement du territoire* limitent les moyens dont dispose la Ville pour régler les problèmes de logement dans le Plan officiel. Les multiples facettes de l'enjeu que constitue le logement et les nombreux facteurs qui influent sur la fourniture de logements font que la résolution du problème dépasse les pouvoirs accordés à la Ville par la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Compte tenu de cette situation, le Conseil municipal a donné son aval à une stratégie sur le logement abordable qui examine la question dans une perspective plus large que le simple aménagement du territoire pour traiter des éléments clés liés à l'augmentation du nombre de logements abordables ainsi qu'au maintien et à la protection du parc existant de logements abordables. Un élément essentiel de la stratégie est l'initiative Action Ottawa. Dans le cadre de cette initiative, les constructeurs de logements se voient offrir des ressources municipales, comme des terrains excédentaires, en échange de la fourniture de logements abordables à long terme.

### **Politiques**

1. Un logement abordable est défini comme un logement, appartenant à ses occupants ou loué par eux, auquel un ménage dont le revenu est faible ou moyen ne consacre pas plus de 30 % de son revenu annuel brut. La Ville définira chaque année les niveaux de revenus donnant accès aux logements abordables ainsi que les objectifs à atteindre en matière de loyers et de prix. [Modification n° 10, 25 août 2004]
2. La Ville encouragera la création de logements abordables dans les lotissements résidentiels nouveaux ou réaménagés de manière à obtenir que, chaque année :
  - a. 25 % de tous les nouveaux logements locatifs soient abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30<sup>e</sup> percentile,

- b. 25 % de tous les nouveaux logements de propriétaires-occupants soient abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 40<sup>e</sup> percentile. [Modification n<sup>o</sup> 10, 25 août 2004]
3. La Ville encouragera et favorisera l'atteinte de ces objectifs grâce à un ensemble d'incitatifs urbanistiques et de fonds directs comprenant notamment l'octroi de primes à la densité, le transfert de densité, l'exonération des droits ou des redevances ou encore le report de leur paiement, les normes d'aménagement non traditionnelles, la cession de terrains et l'assouplissement du Règlement de zonage. Lorsqu'elle prendra la forme de subventions municipales, l'aide sera jumelée à des mécanismes visant à assurer l'abordabilité des logements pour une longue période. [Modification n<sup>o</sup> 10, 25 août 2004]
4. La Ville produira un énoncé de principe sur le logement qui sera mis à jour tous les cinq ans et fera l'objet d'une surveillance annuelle pour :
  - a. établir des objectifs de répartition des logements abordables entre les ménages à faible revenu et ceux à revenu moyen;
  - b. établir des objectifs de répartition des logements abordables, en fonction du mode de tenure et de la taille du logement;
  - c. assurer la répartition d'une diversité de logements abordables dans tous les secteurs de la Ville.
5. Parallèlement à la mise en œuvre de l'énoncé de principe sur le logement, la Ville examinera les moyens d'accroître le nombre de logements à prix abordable, par les moyens suivants :
  - a. amener le secteur privé et les fournisseurs de logements sans but lucratif et en copropriété à l'aider à atteindre l'objectif en matière de logements abordables pour les ménages à revenu faible ou moyen;
  - b. élaborer des stratégies en vue de la construction de logements abordables, notamment en utilisant des biens-fonds municipaux, en accordant des droits relatifs à la propriété du dessus des stations du transport en commun et en créant des incitatifs financiers tels que des subventions, des allègements des impôts fonciers et des exemptions des frais et droits d'aménagement;
  - c. proposer des mécanismes assurant que les logements créés au moyen de ces incitatifs demeurent abordables à long terme;
  - d. chercher à obtenir la compétence législative d'exiger, au moment de l'examen des demandes d'aménagement, le règlement financier des exigences en matière de logements abordables.
6. Conformément à sa politique d'aliénation de ses biens immobiliers excédentaires, la Ville accordera la priorité à la vente ou à la location des terrains excédentaires par rapport à ses besoins et qui peuvent faire l'objet d'un aménagement résidentiel en vue de la construction de logements abordables.
7. La Ville accordera la priorité au traitement des demandes d'aménagement présentées par des sociétés de logement sans but lucratif et des coopératives de logement, dans le but de créer des logements pour les personnes ayant un revenu faible ou moyen.
8. La Ville fera également la promotion de la création de logements abordables en encourageant notamment les aménagements intercalaires, la conversion d'espaces non résidentiels et la conservation intégrée.
9. La Ville mettra en œuvre des normes d'aménagement de rechange en vue de la création de logements abordables, par exemple, en réduisant les normes de stationnement dans les secteurs desservis par le réseau de transport en commun.
10. Des logements secondaires seront autorisés dans les habitations isolées et jumelées ainsi que dans les duplex dans tous les secteurs de la ville, comme le prévoit la sous-section 3.1 [Modification n<sup>o</sup> 10, 25 août 2004]

### **2.5.3 – Écoles et installations communautaires**

La planification des collectivités d'Ottawa permet une diversité d'utilisations du sol : axées sur l'emploi, institutionnelles, de vente au détail et de services, culturelles, récréatives et de divertissement. Les endroits où ces utilisations seront autorisées dans la ville seront fixés par des règlements qui assureront leur compatibilité avec les autres utilisations dans les environs et une bonne qualité de vie dans les collectivités d'Ottawa. Plus particulièrement, les exigences seront définies dans le cadre du processus

d'approbation de l'aménagement qui est décrit à la section 4 et qui servira à déterminer l'emplacement des grandes installations urbaines, tels les campus des collèges, des grandes installations sportives et des grands centres commerciaux. Ces installations attirent de nombreuses personnes venant de partout à Ottawa et de l'extérieur et doivent donc être situées à des endroits où il y a un bon accès au réseau de transport en commun et aux grandes artères.

Dans le contexte de son plan des services à la personne, la Ville réexamine l'infrastructure matérielle des installations récréatives et des arts, des musées, des bibliothèques, des centres de santé communautaire et de ressources, des garderies, des établissements de soins de longue durée, des services d'incendie, de police et médicaux d'urgence et des centres d'équipement et de répartition. On explore également les possibilités de réunir les installations et services en un seul emplacement et de collaborer avec des partenaires publics et privés.

Les écoles sont au cœur de la vie communautaire dans les secteurs urbain et rural. En plus de leur rôle fondamental à titre d'établissements d'enseignement, les installations scolaires peuvent servir à d'autres fins, par exemple en tant que garderies, en fournissant de l'espace de récréation à l'intérieur et à l'extérieur, en jouant le rôle de lieux de rencontre informels et en fournissant des espaces verts dans les collectivités. Les langues utilisées dans les écoles, soit le français, l'anglais et un nombre croissant d'autres langues, témoignent de la diversité culturelle du voisinage des écoles. De par leur rôle particulier, les écoles deviennent souvent le cœur du quartier, même si plusieurs écoles desservent une population plus vaste que le quartier immédiat. Au centre-ville, dans les banlieues bien établies et dans les villages, la présence d'écoles est cruciale pour maintenir le nombre de ménages avec enfants et assurer la croissance de la population. Les nouvelles collectivités suburbaines, quant à elles, ont besoin de nouvelles écoles afin de réduire le surpeuplement et le transport des écoliers en autobus.

Il incombe au conseil scolaire de décider de l'ouverture et de la fermeture des écoles, en fonction de ses politiques et des exigences du ministère de l'Éducation de l'Ontario. Même si les écoles ne relèvent pas de la compétence de la Ville d'Ottawa, celle-ci collabore avec les conseils scolaires à de nombreuses questions d'intérêt mutuel, dont l'établissement des plans des nouveaux quartiers, pour s'assurer que les emplacements des nouvelles écoles sont sélectionnés. Au gré de la croissance et de l'évolution de la ville, les conseils scolaires, les communautés scolaires et les quartiers sont appelés à gérer les questions qui se présentent lorsqu'on propose la fermeture de certaines écoles.

### **Politique**

1. La Ville reconnaîtra le rôle essentiel des écoles dans la collectivité, non seulement comme lieu d'enseignement pour les enfants, mais également comme source d'espace et de ressources pour le quartier. La Ville collaborera avec les conseils scolaires et les communautés scolaires pour s'assurer qu'il y a des écoles dans toutes les collectivités. Si cela n'est pas possible et lorsqu'un conseil scolaire décide de fermer une école, la Ville collaborera avec le conseil scolaire, la collectivité, le secteur privé et les autres parties visées pour cerner les moyens de conserver le bâtiment scolaire en vue d'utilisations publiques et son terrain, en entier ou en partie, comme espace vert.

### **2.5.4 – Stratégie pour les parcs et les secteurs de loisirs**

Les parcs et les secteurs de loisirs incluent les terrains de jeux et de sport et les parcs où les gens ont le contact le plus fréquent et direct avec les espaces verts. Ces endroits incluent souvent de grandes installations comme des arénas, des centres communautaires et des grands complexes communautaires qui regroupent des locaux pour des activités récréatives, une garderie, une bibliothèque, etc. Les bons parcs et aires de loisirs sont bien répartis au sein des collectivités, facilement accessibles depuis les foyers et reliés au réseau d'espaces verts. On peut les voir de nombreux endroits dans la collectivité, puisque souvent ils jouxtent deux rues ou davantage et on peut facilement y accéder à pied ou à bicyclette. L'aménagement paysagé y est de qualité, et ils comportent des éléments comme des

fontaines à boire, des terrains de jeu, des bouquets d'arbres et de buissons, des aires revêtues en dur et des bancs. Leur forme et leur taille varient selon l'usage qui en est fait.

### **Politiques**

1. Les parcs et les aires de loisirs seront reliés au réseau d'espaces verts désigné dans le Plan directeur des espaces verts, notamment par : [Modification ministérielle n° 5, 10 novembre 2003]
  - a. l'aménagement de ces secteurs en même temps que la construction et l'aménagement d'autres installations comme les écoles et les autres institutions, les installations de gestion des eaux de ruissellement, les espaces verts appartenant au gouvernement fédéral et les autres biens-fonds publics et privés accessibles au public;
  - b. la planification et la gestion des biens-fonds qui appartiennent à la municipalité, y compris les routes et les couloirs du transport en commun rapide, en vue de créer de nouveaux liens au réseau d'espaces verts;
  - c. l'application des autres politiques du présent plan touchant les sentiers récréatifs, les routes d'accès pittoresques, l'accès du public aux cours d'eau et la conception des collectivités. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
2. Le Conseil cherchera à atteindre ses objectifs en matière de parcs et d'aires de loisirs dans le secteur urbain, conformément aux objectifs du Plan directeur des espaces verts – Stratégies de constitution du réseau urbain d'espaces verts d'Ottawa. On visera une cible de 2,0 hectares par 1 000 habitants, ou environ 8 à 10 % du territoire aménageable. Le même objectif sera poursuivi dans les villages. Ces biens-fonds comprendront :
  - a. les parcs affectés à la Ville en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*;
  - b. les terrains loués d'autres organismes publics, comme la Commission de la capitale nationale, ou obtenus à la suite d'une entente avec ces organismes, aux fins de création de parcs et d'aires de loisirs;
  - c. les grands parcs, comme le parc Andrew-Haydon, achetés par la Ville. [Modification n° 45, 27 septembre 2006]
3. Les nouveaux parcs et aires de loisirs créés dans le secteur urbain et dans les villages auront les caractéristiques suivantes :
  - a. ils contribueront à la répartition équitable de ces aires dans la collectivité;
  - b. ils seront facilement accessibles à pied ou à vélo à partir des habitations et seront reliés aux autres espaces verts;
  - c. ils seront visibles depuis plusieurs points de vue avantageux de la collectivité;
  - d. ils auront une grande façade, par rapport à leurs dimensions, souvent sur deux rues ou davantage, selon leur forme et leur fonction.
  - e. À titre de condition d'un aménagement ou d'un réaménagement, la Ville fera l'acquisition de terres pour créer des parcs et des aires de loisirs en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, y compris les autres exigences, de la manière qui répond le mieux aux besoins en parcs et aires de loisirs de la collectivité.
4. ~~[déplacé à la partie 4] À titre de condition d'un aménagement ou d'un réaménagement, la Ville fera l'acquisition de terres pour créer des parcs et des aires de loisirs en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, y compris les autres exigences, de la manière qui répond le mieux aux besoins en parcs et aires de loisirs de la collectivité.~~
5. ~~La Ville peut exiger une entente financière tenant lieu de compensation pour la création d'un parc lorsque les terrains envisagés ne sont pas adéquats ou ne sont pas situés à un endroit propice ou encore si les objectifs en matière d'espaces ouverts et de parcs ont déjà été atteints. Si une telle entente est conclue, elle visera l'acquisition d'un nouveau parc ou l'amélioration d'un parc local existant et d'installations récréatives accessibles de l'aire en cours d'aménagement.~~
6. ~~Pour les aménagements polyvalents, la Ville établira des dispositions régissant la création d'un parc en fonction de la proportion de l'espace occupé par chaque type d'utilisation du site ou de l'immeuble, ou fonction d'un calcul proportionnel. Elle mettra en œuvre ces dispositions par le biais d'un~~

règlement préparé en collaboration avec la population, les promoteurs immobiliers et les autres parties intéressées.

### 2.5.5 – Ressources du patrimoine culturel

Le patrimoine est un aspect crucial de la planification et de l'infrastructure de la Ville. Il a le pouvoir de transformer des expériences quotidiennes banales en une compréhension plus profonde de nos origines et il améliore notre qualité de vie en nous aidant à apprécier notre identité locale et la collectivité que nous formons ensemble. Notre patrimoine culturel, plus que tout autre élément de la conception urbaine, définit ce qui est unique et distinct à Ottawa et contribue à faire de nos collectivités un endroit où il fait bon vivre.

Reconnaissant la nature non renouvelable des ressources du patrimoine culturel et en tant qu'intendante des ressources du patrimoine culturel d' de ces ressources à Ottawa, la Ville continuera de les préserver ces ressources d'une manière qui respecte leur valeur patrimoniale, assure leur viabilité future en tant que composante fonctionnelle des environnements urbains et ruraux d'Ottawa et leur permet de continuer à contribuer au caractère, à la fierté civique, au potentiel touristique, au développement économique et à l'appréciation historique de la collectivité.

Généralement, les ressources du patrimoine culturel se classent dans quatre catégories.

Le patrimoine bâti inclut les bâtiments, les constructions et les lieux qui nous aident à mieux comprendre notre patrimoine et qui sont appréciés pour la façon dont ils le représentent. Ce patrimoine peut être la manifestation de courants architecturaux, culturels et sociopolitiques de notre histoire ou être associé à des événements précis ou à des personnes particulières qui ont façonné cette histoire. On pense par exemple à des bâtiments, des groupes de bâtiments, des barrages et des ponts.

**Les ressources du patrimoine bâti :** un ou plusieurs bâtiments, constructions, monuments, installations ou vestiges associés à l'histoire architecturale, culturelle, sociale, politique, économique ou militaire et considérés comme étant d'importance pour une collectivité. Ces ressources peuvent être désignées ou faire l'objet d'une servitude en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou figurer sur une liste établie par un organisme local, provincial ou fédéral compétent.

Les paysages du patrimoine culturel sont des espaces géographiques modifiés ou influencés par les êtres humains ou à qui ceux-ci ont accordé une valeur particulière. Ils nous fournissent des données contextuelles et spatiales qui nous permettent de préserver et d'interpréter d'importants lieux historiques et changements qui sont survenus dans les modes d'utilisation du sol. On pense par exemple aux cimetières, aux jardins historiques ou à un paysage plus vaste témoignant de l'intervention humaine, comme le canal Rideau, la rivière Rideau et la rivière des Outaouais.

**Les paysages du patrimoine culturel :** Les secteurs géographiques déterminés comme étant d'importance patrimoniale qui ont subi des modifications dues aux activités humaines et auxquels une collectivité attache de la valeur. Ils sont composés d'un ou de plusieurs groupes de caractéristiques patrimoniales individuelles, telles que des constructions, des espaces, des sites archéologiques et des éléments naturels, qui ensemble créent un type de forme patrimoniale d'importance distinct de ses éléments constitutifs. Parmi les exemples de paysages du patrimoine culturel figurent notamment les districts de conservation du patrimoine désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* et les villages, les parcs, les jardins, les champs de bataille, les rues principales et les quartiers, les cimetières, les sentiers et les complexes industriels de valeur patrimoniale culturelle.

Les ressources archéologiques incluent les restes physiques et l'emplacement contextuel d'une construction ou d'un événement, d'une activité, d'un endroit, d'une caractéristique culturelle ou d'un objet qui, en raison du temps qui s'est écoulé, se trouve sur ou sous la croûte terrestre ou l'eau et est important



pour nous aider à comprendre l'histoire d'un peuple ou d'un endroit. Peuvent également en faire partie les lieux de sépulture non identifiés et les cimetières autochtones ou allochtones d'importance ou les artefacts individuels ou groupés comme les restes d'un peuplement autochtone antérieur à l'arrivée des Européens. [Modification ministérielle n° 6, 10 novembre 2003]

Le **patrimoine et le matériel documentaires**, comme les archives, les musées et les artefacts historiques, sont abordés dans le Plan sur les arts et le patrimoine, décrit à la politique 17 ci-dessous.

Le Plan officiel prévoit la conservation des ressources du patrimoine culturel :

- en définissant les ressources du patrimoine culturel et en fournissant, dans la présente section, des politiques générales visant à les protéger;
- en exigeant la préservation des ressources du patrimoine culturel dans le cadre des plans de conception communautaire (voir la sous-section 2.5.7);
- en appliquant des exigences très précises au moment de l'examen des demandes d'aménagement qui ont des incidences sur les ressources du patrimoine culturel (voir la sous-section 4.6).

### **Politiques**

1. La Ville assurera la préservation des **ressources du patrimoine culturel** biens qui ont une valeur ou un **intérêt patrimonial culturel** pour la collectivité et la postérité. Les ressources du patrimoine culturel incluent :
  - a. les bâtiments, les constructions, les lieux;
  - b. les **ressources archéologiques** paysages du patrimoine culturel;
  - c. les **paysages appartenant au patrimoine culturel** ressources archéologiques.
2. Les bâtiments, les constructions, les lieux et les paysages individuels faisant partie du patrimoine culturel seront désignés propriétés à valeur patrimoniale culturelle en vertu de la *Loi sur le patrimoine*. Des groupes de bâtiments, des paysages du patrimoine culturel et des secteurs de la ville seront désignés districts de conservation du patrimoine en vertu de la Partie V de la *Loi sur le patrimoine*. Une demande visant à modifier ou à démolir des bâtiments patrimoniaux ou se trouvant dans un district de conservation du patrimoine, ou encore à construire un bâtiment dans un tel district devra être accompagnée d'une étude d'impact sur le patrimoine culturel afin d'assurer le respect des objectifs de conservation de la Ville (voir la sous-section 4.6). [Modification n° 13, 8 septembre 2004]
3. La Ville peut reconnaître les centres-villages, les quartiers résidentiels plus anciens, les paysages du patrimoine culturel ou d'autres secteurs dans les secteurs urbain et rural comme secteurs à caractère patrimonial culturel, qu'il y a lieu ou non de désigner en vertu de la *Loi sur le patrimoine*. En ce qui concerne ces secteurs, la Ville élaborera des lignes directrices sur la conception pour aider les propriétaires fonciers privés et publics à construire de nouveaux bâtiments ou à construire des rajouts ou apporter des rénovations aux bâtiments existants de manière à tenir compte des caractéristiques patrimoniales culturelles de la collectivité.
4. La Ville envisagera la désignation des cimetières d'importance patrimoniale en vertu de la Partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, y compris la végétation et le paysage de valeur historique, esthétique ou contextuelle afin d'en assurer la protection et la préservation.
5. La Ville élaborera des lignes directrices pour la préservation des cimetières patrimoniaux qui appuieront la conception des clôtures, de la signalisation et des plaques commémoratives.
6. La Ville créera un comité municipal sur le patrimoine, le **Comité consultatif sur la conservation de l'architecture locale (CCCAL)**, composé de citoyens qui fourniront conseils et appui au Conseil municipal en matière de patrimoine en vertu de la *Loi sur le patrimoine* et sur toute question concernant le patrimoine liée à l'environnement bâti et aux paysages faisant partie du patrimoine culturel. La Ville créera également un Comité consultatif sur les arts, la culture et le patrimoine qui fournira conseils et appui au Conseil municipal sur n'importe quelle autre question liée au patrimoine, à l'exclusion des activités de recherche et de la formulation de recommandations dans le contexte de

- la désignation d'éléments du patrimoine en vertu de la *Loi sur le patrimoine*. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]
7. La Ville dispose aussi d'un comité consultatif des arts, de la culture et du patrimoine qui conseille et assiste le Conseil municipal dans toute matière patrimoniale qui n'est pas du ressort de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. [Modification n° 14, 8 septembre 2004]
  8. La Ville examinera immédiatement la désignation de toute ressource du patrimoine culturel en vertu de la *Loi sur le patrimoine* si ladite ressource est menacée de démolition.
  9. Le Règlement de zonage général inclura des dispositions en matière de désignation patrimoniale afin que l'aménagement de ressources patrimoniales et l'aménagement de biens-fonds contigus à des ressources patrimoniales permettent d'atteindre l'objectif de préservation de notre patrimoine culturel. Aux termes de l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, le Conseil peut adopter des règlements de zonage afin de préserver l'intégrité des importantes ressources archéologiques recensées. [Modification ministérielle n° 7, 10 novembre 2003]
  10. La cartographie des richesses archéologiques possibles établie par la Ville (*Archaeological Resource Potential Mapping Study*) devrait servir à déterminer le potentiel archéologique d'un emplacement. Dans les secteurs où il y a des ressources potentielles, une demande d'aménagement devra être accompagnée d'une évaluation des ressources archéologiques afin d'assurer le respect des objectifs de conservation de la Ville (voir la sous-section 4.6.2).
  11. La Ville effectuera une étude *d'ici 2005* pour améliorer son inventaire des paysages du patrimoine culturel à conserver aux termes des politiques contenues dans le présent plan.
  12. La Ville tiendra à jour une banque de données des ressources du patrimoine culturel qui sera accessible au public :
    - a. dans laquelle sont décrites et évaluées les richesses patrimoniales potentielles, conformément aux pratiques acceptées et au *Handbook for Evaluating Heritage Buildings and Areas*, *modifié*, du Conseil municipal et est mis à jour l'inventaire des richesses patrimoniales connu sous le nom de la Liste de référence des biens à valeur patrimoniale de la Ville d'Ottawa;
    - b. qui est maintenue et mise à jour la carte des districts de conservation du patrimoine désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine*. Cette carte, fournie à l'Appendice 4, peut être mise à jour sans modification au Plan officiel;
    - c. pour laquelle elle embauche un archéologue autorisé, à des intervalles de cinq ans, afin qu'il effectue un examen détaillé de l'ensemble des données archéologiques en vue d'améliorer la cartographie et de recommander tout changement nécessaire aux directives de mise en œuvre des mesures de protection des richesses archéologiques.
  13. La Ville tiendra à jour un registre des biens patrimoniaux conformément à la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.
  14. La Ville mettra en place un programme de subventions du patrimoine pour les propriétaires de biens patrimoniaux désignés, conformément au *Handbook for the Administration of the Heritage Grant Program*, *modifié de temps à autre*, du Conseil municipal et pourrait participer également aux programmes d'aide financière d'autres ordres de gouvernement ou d'organismes non gouvernementaux.
  15. La Ville peut participer à l'amélioration des richesses patrimoniales au moyen d'acquisitions, de regroupements, de revente, de coentreprises, de crédits d'impôt, d'exemptions fiscales ou d'autres formes de participation qui permettront la conservation, la restauration ou la remise en état prudente de ces ressources.
  16. La Ville mettra en valeur les environs des ressources patrimoniales lorsqu'elle entreprend de grands travaux ou des travaux d'entretien par exemple en plantant des arbres, en effectuant de l'aménagement paysagé, en apportant des améliorations aux rues, en posant les câbles sous le niveau du sol et en installant du mobilier urbain, de l'éclairage, des enseignes et d'autres éléments du paysage de rue qui respectent le caractère patrimonial du paysage de rue.
  17. La Ville appliquera ses règlements d'entretien et d'occupation pour faciliter l'entretien et la conservation des ressources patrimoniales et veillera à ce que l'application de ces règlements ne nuise pas à leur préservation.

18. La Ville administrera le **Code du bâtiment** et les autres codes et règlements connexes pour permettre une conservation et une réutilisation maximales des richesses patrimoniales tout en continuant à veiller à la santé et à la sécurité du public.
19. **Le Ville imposera des normes minimales d'entretien des caractéristiques patrimoniales d'un bâtiment désigné en vertu de la Partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario ou situé dans un district de conservation du patrimoine, ou modifiera ses règlements à cette fin.**
20. **La Ville évaluera la faisabilité d'élaborer un programme d'allègements fiscaux destiné aux propriétaires de biens patrimoniaux admissibles, en utilisant les dispositions de la Loi de 2001 sur les municipalités.**
21. En plus d'exiger les évaluations précises décrites ci-dessus, la Ville cherchera à atteindre son objectif de conservation des richesses patrimoniales et de promotion de l'intendance de ces ressources :
  - a. en s'efforçant d'inventorier et de protéger l'intérieur des bâtiments d'importance patrimoniale;
  - b. en commémorant les ressources du patrimoine culturel au moyen de plaques, de prix et d'autres formes d'interprétation;
  - c. en établissant des ententes de servitude avec les propriétaires de biens patrimoniaux désignés ou de biens pouvant faire l'objet d'une désignation patrimoniale, ~~notamment;~~
  - d. en établissant des ententes enregistrées avec les propriétaires de ~~tes~~ biens **désignés** si la Ville estime que des garanties financières du propriétaire doivent être exigées dans le cadre de l'approbation d'un aménagement pour assurer la préservation et la conservation de la propriété à valeur patrimoniale. Le montant des garanties sera établi par un architecte compétent spécialisé en patrimoine ~~et devra être adéquat pour assurer la réalisation des travaux de stabilisation et de conservation convenus~~ **en fonction du coût de l'aménagement et des coûts reliés à la conservation de la ressource patrimoniale;**
  - e. en collaborant davantage avec la Commission de la capitale nationale et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral ainsi qu'avec le gouvernement provincial pour faire la promotion de la conservation et de l'amélioration des ressources du patrimoine culturel d'Ottawa;
  - f. **en publiant des bulletins et mettant à jour le site Web de la Ville dans le cadre d'une campagne d'éducation du public soutenue, de sa propre initiative et en collaboration avec les groupes intéressés.**
22. En tant que propriétaire de nombreuses ressources patrimoniales, la Ville les protégera, les améliorera et les gèrera d'une façon qui contribue à la réalisation des objectifs patrimoniaux du présent plan et qui donnera l'exemple à la collectivité, en tant que chef de file, pour ce qui est de la conservation des richesses patrimoniales, notamment :
  - a. en désignant ses ressources patrimoniales en vertu de la *Loi sur le patrimoine* lorsque cela s'avère pertinent et en examinant tous les plans de conservation pour ce qui est de l'entretien à assurer de concert avec le **CCLCA le comité municipal du patrimoine;**
  - b. en enregistrant une servitude protectrice du patrimoine afin d'assurer la protection continue du bien-fonds lorsque la Ville transfère le titre foncier à d'autres.
23. La Ville ~~adoptera maintiendra~~ un Plan des arts et du patrimoine pour :
  - a. établir un ensemble de stratégies patrimoniales qui compléteront ses initiatives de planification du territoire;
  - b. gérer les ressources et les programmes patrimoniaux non directement liés ou associés à l'utilisation du sol et la gestion de la croissance; cerner les nouvelles possibilités et mesures touchant la conservation du patrimoine, les installations patrimoniales, les organismes voués au patrimoine et les projets connexes qui peuvent enrichir la vie de la collectivité.
24. La Ville reconnaîtra officiellement l'infrastructure du patrimoine culturel mentionnée dans les politiques ci-dessus et consacra les ressources financières nécessaires à son entretien et sa préservation, pour assurer ainsi un aménagement en harmonie avec les ressources uniques et irremplaçables du patrimoine culturel, et qui respecte ce patrimoine.

**Le canal Rideau, désigné site du patrimoine mondial par l'UNESCO**

Le canal Rideau, y compris son lit et des parties de ses berges, relève de la compétence de Parcs Canada. Le canal est désigné site du patrimoine mondial, lieu historique national et rivière du patrimoine canadien. Il est composé de divers paysages riches en histoire, en caractéristiques naturelles et en beautés naturelles et pittoresques.

25. La Ville continuera de travailler en concert avec Parcs Canada à la promotion du canal Rideau en tant que site du patrimoine mondial désigné par l'UNESCO.
26. De concert avec Parcs Canada et dans le but de tenir compte de l'importance et de voir à la sauvegarde de la ressource du patrimoine culturel que sont le canal et la rivière Rideau, la Ville entreprendra une étude visant à :
  - a. recenser et protéger les paysages et les formes bâties du patrimoine culturel de la voie d'eau;
  - b. voir à l'élaboration de lignes directrices de conception qui peuvent être appliquées durant le processus de réglementation de plans d'implantation en vue de nouveaux aménagements le long de la voie d'eau et
  - c. déterminer des mesures en vue de la conservation des ressources archéologiques terrestres et marines du canal Rideau.
27. Voir aussi la sous-section 4.6.3.
28. Lors de son examen des aménagements et des travaux publics contigus au réseau du canal ou sur ce dernier, la Ville veillera à ce que :
  - a. les aménagements ou les travaux publics ne nuisent pas à la sécurité et à l'efficacité de la navigation sur le canal;
  - b. les aménagements ou les modifications de l'emplacement ne modifient pas les dimensions, la forme, la profondeur ou la configuration des eaux stagnantes dans le réseau du canal;
  - c. les aménagements, les ouvrages ou les modifications de l'emplacement sur des biens-fonds contigus aux postes d'éclusage et au canal tiennent compte des ressources du patrimoine culturel qui y sont présentes et les conservent et
  - d. une évaluation environnementale soit requise pour un nouveau pont ou un service public traversant le canal ou situé à moins de 30 m du canal afin d'en examiner l'impact et de déterminer des mesures d'atténuer cet impact sur les fonctions et les caractéristiques patrimoniales du canal à la satisfaction de la Ville et de Parcs Canada.

### **2.5.6 – Plans de développement communautaire collectif et plans de conception communautaire**

[Modification n° 28, 13 juillet 2005]

Le Plan officiel prévoit que la plupart des changements dans la ville surviendront dans le secteur central, les centres-villes, les centres polyvalents, les collectivités en développement et les rues principales et devront protéger et améliorer l'habitabilité des communautés existantes. À cette fin, le Plan propose une approche de développement communautaire collectif qui privilégie les valeurs et les obligations mutuelles partagées par la collectivité et qui renforce la confiance et la responsabilité au sein de la communauté.

Le développement communautaire collectif a pour objectif de veiller à ce qu'en matière de planification, le processus décisionnel soit inclusif et créatif, et débouche sur des projets communautaires qui permettent de mettre en œuvre les politiques prévues dans le plan.

Les plans de conception communautaire serviront de fondements à tout changement d'envergure dans une communauté. Ils offriront à toutes les parties la possibilité d'intervenir, dès le départ, dans les discussions sur l'aménagement futur. Chaque communauté est unique et présente des occasions et des défis distincts en matière de gestion du changement. Le plan de conception communautaire vise à transposer les politiques et les principes du Plan officiel à l'échelle communautaire. Le plan de conception communautaire respectera donc le Plan officiel.

Les plans de conception communautaire seront suffisamment détaillés pour guider l'application d'une vaste gamme d'outils de mise en œuvre, précisés à la figure 2.5.6, y compris le Règlement de zonage. Toutefois, il n'est pas envisagé qu'un niveau de détail équivalant à celui d'un règlement de zonage fasse partie du Plan officiel. Par conséquent, lorsqu'un plan de conception communautaire a pour principal objet d'apporter des changements au Règlement de zonage, il n'est pas nécessaire qu'il soit adopté au moyen d'une modification au présent plan.

Le plan de conception communautaire fait partie d'un ensemble d'outils permettant d'aborder la croissance et les changements dans une collectivité. Un plan de conception communautaire traite principalement de l'utilisation du sol et de questions d'aménagement et peut aussi donner lieu à des initiatives telles que des lignes directrices de conception, un règlement de zonage d'application, une stratégie d'écologisation ou n'importe quelle stratégie requise en vue de régler l'aménagement physique du secteur d'étude. Dans certains cas, un plan de conception communautaire pourrait s'avérer inapproprié et on lui préférera un autre type d'étude de l'utilisation du sol, notamment un plan conceptuel pour une vaste parcelle vacante, une étude de l'expansion d'une université ou une étude de conception d'un carrefour commercial. Dans d'autres cas, la Ville peut recommander une initiative de planification de voisinage qui aborde un éventail plus large de questions municipales dans un quartier tels que la prestation de divers services municipaux et des questions sociales, sanitaires, sécuritaires et récréatives.

### **Politiques**

1. La Ville élaborera des plans de conception communautaire en vue d'appliquer les principes, les objectifs et les politiques du Plan officiel à des rues et à des secteurs particuliers. La priorité de ces plans sera établie dans des programmes de travail annuels fondés sur les besoins relatifs en réaction aux pressions en faveur du changement ou de la croissance. S'il arrivait que des plans additionnels soient proposés sur une base prioritaire, le personnel demandera l'avis du Conseil municipal pour revoir les priorités.
2. Les plans de conception communautaire seront entrepris conjointement par les services municipaux, les résidents, les propriétaires fonciers, les entreprises et les autres intéressés en un processus ouvert et public. Ils tiendront compte d'études antérieures de la collectivité, le cas échéant. Même s'il est de l'intention de la Ville d'être la coordonnatrice des plans de conception communautaire, des groupes et des propriétaires fonciers peuvent lancer et coordonner un plan de conception communautaire tel qu'illustré à la Figure 2.5.6. Dans ce cas, la Ville participera au processus et confirmera qu'il respecte les dispositions de la Figure 2.5.6.
3. Outre les plans de conception communautaire, la Ville pourra entreprendre diverses études de planification ou demander aux auteurs de propositions d'aménagement de réaliser de telles études, au besoin, afin de fournir au Conseil municipal suffisamment d'information pour le guider dans ses décisions. Ces études pourraient inclure, par exemple, des plans conceptuels pour de grands secteurs vacants ou en réaménagement, des études de conception de carrefours commerciaux ou des études d'agrandissement pour les universités. Même si leur cadre de référence variera, ces études prévoiront toutes une collaboration avec les communautés et les autres parties qui s'intéressent à l'aménagement proposé. Dans la mesure du possible, la Ville intégrera les initiatives de planification, telles que les plans de conception communautaire, les améliorations de paysage de rue et les initiatives de planification de voisinage, afin de traiter le plus efficacement possible les enjeux auxquels une collectivité fait face. Dans tous les cas, il s'agira d'une approche concertée à laquelle prendront part la collectivité et les parties intéressées.
4. Les plans de conception communautaire seront préparés selon les étapes décrites à la Figure 2.5.6, qui constitue uniquement un cadre de référence, les modalités particulières devant être élaborées pour chaque plan. Néanmoins, tous les plans de conception communautaire doivent comprendre les éléments suivants :



- a. un plan directeur de la viabilisation qui détermine l'emplacement, le calendrier et le coût des services sur les lieux et ailleurs (routes, services publics, transport en commun, égouts pluviaux et sanitaires, conduites maîtresses et, le cas échéant, eau souterraine) requis pour desservir le secteur et qui sont à la hauteur de la croissance par étapes proposée. La première étape d'un plan directeur de la viabilisation consistera à évaluer l'état actuel en vue d'orienter la préparation de stratégies d'utilisation du sol. Cette étape doit être parachevée avant de déterminer quelles seront les utilisations du sol;
  - b. un plan de financement de la mise en œuvre de l'aménagement proposé qui fait le lien entre cette dernière et le Règlement sur les redevances d'aménagement et les autres instruments financiers;
  - c. l'évaluation de l'adéquation des installations communautaires existantes ou prévues pour le secteur;
  - d. un plan de sous-bassin hydrographique ou un plan de gestion de l'environnement, plus détaillé selon les exigences de la sous-section 2.4.3, déterminant le patrimoine naturel dans le secteur, évaluant les répercussions éventuelles de l'aménagement proposé sur ce dernier et recommandant des mesures aptes à éviter ces répercussions et à renforcer les caractéristiques et les fonctions naturelles. Le plan de conception communautaire mettra les mesures recommandées en œuvre par le plan proposé, le processus d'examen de l'aménagement, les investissements publics ou par d'autres moyens;
  - e. un calendrier d'exécution;
  - f. dans tous les cas les plans de conception communautaire comprendront une section précisant dans quelles circonstances des modifications au plan nécessiteraient l'approbation du Conseil.
5. Les plans de conception communautaire seront mis en œuvre au moyen de mécanismes divers, comme le montre la figure 2.5.6. Ils seront approuvés par le Conseil municipal et pourront être mis en œuvre en tant que plans secondaires à la suite d'une modification au présent plan. Dans les cas où la mise en œuvre du plan de conception communautaire nécessite des exceptions aux politiques ou des changements aux appendices du Plan officiel, une modification sera toujours exigée. Par contre, aucune modification au Plan officiel ne sera nécessaire lorsque :
    - a. le plan de conception communautaire vise essentiellement à faire modifier le Règlement de zonage, à condition que le projet de modification du Règlement de zonage soit soumis en même temps à l'approbation du Conseil municipal;
    - b. le plan de conception communautaire est élaboré à l'égard de biens-fonds désignés communauté en développement dans le présent Plan;
    - c. l'auteur de la proposition de plan, la communauté visée et la Ville s'entendent tous pour que le Conseil municipal renonce à exiger un plan secondaire.
  6. Les plans secondaires qui existaient avant la création de la nouvelle Ville d'Ottawa se trouvent dans le volume 2. Avec le temps, les plans de conception communautaire remplaceront bon nombre de ces plans. Une fois que le Conseil municipal aura approuvé un plan de conception communautaire ou un document d'orientation exhaustif, le document approuvé guidera l'aménagement futur des lieux. À titre d'information, les secteurs visés par les plans secondaires et les plans de conception communautaire figurent aux appendices du présent Plan.
  7. Dans toutes les désignations d'utilisation du sol, à l'exception des collectivités en développement, l'aménagement peut se faire en l'absence d'un plan de conception communautaire, pourvu qu'il soit conforme aux politiques de la désignation. Dans le cas du centre polyvalent situé au sud du chemin Innes et à l'ouest du chemin Mer Bleue, l'aménagement ne sera permis qu'après l'adoption par la Ville d'un plan secondaire.

**Figure 2.5.6 : Structure des plans de conception communautaire**

Dans la présente figure, le terme « communauté » peut s'entendre d'une rue principale, d'un centre-ville, d'un centre polyvalent, d'une collectivité en développement, etc. Il s'applique au secteur faisant l'objet du processus de planification. En outre, plusieurs de ces étapes peuvent être réalisées en même temps.

**A. Contexte du plan**

1. Définir la communauté ou ses limites, ainsi que les limites du secteur à l'étude si elles sont différentes.
2. Énoncer clairement l'objectif visé – pourquoi le plan est-il entrepris dans cette communauté?
3. Placer le secteur à l'étude dans le contexte global de la ville. Formuler son rôle au sein de la communauté plus vaste et ses relations avec cette dernière.
4. En arriver à une compréhension commune et convenir d'un processus de développement communautaire collectif pour cette étude de planification. **Élaborer une stratégie de consultation.**
5. ~~S'entendre sur~~ **Envisager** le recours à toute étude technique ou de planification antérieure visant le secteur.
6. Déterminer la faisabilité d'intégrer le plan à d'autres initiatives connexes entreprises par la Ville pour le secteur.

**B. Conditions existantes (sociales, économiques et environnementales)**

Il s'agit de caractéristiques et de ressources communautaires susceptibles d'avoir une incidence sur la forme spatiale de la communauté, décrivant le caractère de la communauté ou énonçant certaines de ses composantes durables. Ces caractéristiques et ressources englobent notamment :

1. les ressources, les fonctions et les valeurs **naturelles** **environnementales**;
2. **le profil démographique, de l'emploi et du logement**;
3. les réseaux de sentiers piétonniers et de pistes cyclables et les liens avec les communautés avoisinantes;
4. les éléments qui restent des modes d'aménagement historique appréciés;
5. les vues, les points de vue, les paysages, les caractéristiques et les repères;
6. le caractère actuel de la forme bâtie – les éléments d'esthétique, les **qualités ressources** patrimoniales, les repères visuels;
7. les limites de la communauté, les points d'entrée;
8. les ressources communautaires existantes, comme les écoles, les centres communautaires, les parcs **et autres espaces verts**;
9. la capacité des systèmes de transport et des infrastructures, **leur état et leur alignement**;
10. les plaines inondables, les pentes **instables** **abruptes**, la contamination, les **contraintes géotechniques** et autres **contraintes**;
11. la relation avec les communautés voisines;
12. les plans de bassin ou de sous-bassin hydrographique, les ressources hydrologiques et l'état de l'eau souterraine.

**C. Établissement de la vision, des objectifs et des cibles conformément au Plan officiel**

1. les objectifs ou les cibles concernant des questions comme le mélange de types de logement; l'abordabilité des maisons et les logements pour personnes ayant des besoins spéciaux; la quantité et la distribution des espaces verts; la protection des secteurs naturels; la rétention sur les lieux de l'eau de ruissellement; **la protection des ressources du patrimoine bâti**; l'achalandage du réseau de transport en commun, etc.; [Modification n° 45, 27 septembre 2006, portée en appel]

2. les questions découlant de la situation unique du secteur – certaines questions peuvent avoir été traitées dans des études techniques visant à décrire les conditions existantes;
3. les politiques du Plan officiel propres à cette désignation, qui sont énoncées à la section 3;
4. l'évaluation de ce dont on doit tenir compte ou qui est nécessaire pour rehausser le sentiment d'appartenance au lieu.

#### D. Contraintes et possibilités

1. les lacunes ou les faiblesses des conditions existantes par rapport aux objectifs ou aux cibles;
2. les occasions découlant d'un examen des conditions existantes;
3. si le Plan officiel l'exige, une évaluation des répercussions en vue de mesurer l'incidence de l'aménagement sur les ressources du patrimoine culturel et les ressources naturelles ainsi que ses répercussions potentielles sur le transport ou d'autres éléments de l'infrastructure, y compris les services individuels privés.

#### E. Grandes composantes spatiales du plan

1. l'emplacement des diverses utilisations du sol;
2. les installations pour les piétons et les cyclistes, les circuits d'autobus, l'emplacement des routes collectrices, des services publics, des artères, des canalisations maîtresses collectrices et locales, des égouts pluviaux et sanitaires et des autres infrastructures;
3. l'emplacement des espaces verts, des liens potentiels ou actuels au réseau d'espaces verts identifié urbain, des caractéristiques naturelles, des vues, des points de vue et des autres éléments de la structure des espaces verts;
4. les pôles d'attraction communautaire et les centres d'activité.

#### F. Grandes composantes stratégiques du plan

1. les politiques/stratégies répondant précisément aux exigences du Plan officiel, énoncées dans le volume 1 en vue d'atteindre les objectifs particuliers énoncés ci-dessus; p. ex., un aménagement compact polyvalent;
2. les politiques/stratégies visant à atteindre les objectifs uniques et importants de la collectivité tel qu'indiqué ci-dessus;
3. les lignes directrices relatives à l'évaluation des demandes d'aménagement pour ce qui est de leur conformité au plan de conception communautaire;
4. les mesures d'atténuation de l'incidence de l'aménagement proposé sur les communautés voisines;
5. la détermination de l'infrastructure requise au chapitre des transports, des services publics, des aqueducs et des égouts, de la gestion des eaux de ruissellement et/ou de leur rétention sur les lieux;
6. les lignes directrices précisant quand et comment il peut s'avérer nécessaire de modifier un plan, avec ou sans l'approbation du Conseil municipal.

#### G. Stratégie de mise en œuvre : notamment, le cas échéant :

1. un calendrier stratégie d'exécution;
2. les lignes directrices en matière de conception devant s'appliquer aux demandes d'aménagement futures;
3. les plans de revitalisation ou de paysage de rue particuliers;



4. les plans de gestion de la circulation (y compris le stationnement) et les plans d'amélioration de l'infrastructure;
5. le recours aux instruments prévus dans la *Loi sur l'aménagement du territoire*, comme les plans d'amélioration communautaire, le Règlement de zonage, la réglementation des plans d'implantation et les autres processus d'examen des demandes d'aménagement;
6. les incitatifs, les mécanismes de financement et les investissements en immobilisations, p. ex., les améliorations de la capacité de l'infrastructure, les plans de gestion des espaces verts;
7. une indication des priorités et des responsabilités en matière de mise en œuvre – suite à donner, responsable, échéancier;
8. les initiatives communautaires comme les projets communautaires de reboisement, les jardins communautaires, les zones d'amélioration commerciale ou les projets de coopératives d'habitation; l'intégration à la mise en œuvre d'autres initiatives de la Ville dans le secteur.